



RIETI Discussion Paper Series 07-J-045

**地方自治体のインフラ資産活用に対する
行財政制度のあり方に関する実証分析
ー地方空港ガバナンス(整備・運営)制度に関する考察ー**

赤井 伸郎
経済産業研究所

上村 敏之
東洋大学

澤野 孝一郎
名古屋市立大学

竹本 亨
明海大学

横見 宗樹
大阪商業大学



Research Institute of Economy, Trade & Industry, IAA

独立行政法人経済産業研究所
<http://www.rieti.go.jp/jp/>

RIETI 研究報告書 2006-2007 プロジェクト

「地方自治体のインフラ資産活用に対する行財政制度のあり方に関する実証分析—地方空港ガバナンス（整備・運営）制度に関する考察—」^{*}¹

赤井伸郎（大阪大学）

上村敏之（東洋大学）

澤野孝一郎（名古屋市立大学）

竹本亨（明海大学）

横見宗樹（大阪商業大学）

要約

成熟化社会を迎え、多様化したニーズに応えるため、地方が自己責任で行財政運営を効率的に行える制度に向けた改革が必要となっている。そのためには、効率的なインフラ資産の活用が不可欠である。その際、重要な要素となるインフラ資産が空港であり、地方経済を活性化させる柔軟な制度整備が必要とされている。

本研究では、このような現状を踏まえ多方面から以下の研究を行っている。

第一に、国における空港ガバナンス・システムの評価として、財務会計面から、空港整備特別会計の近年の実態および効率性の計測を行っている。第二に、地方における空港ガバナンス・システムの事例として、地方空港の利用活用の観点から、国営から県営に所有形態が変更された県営名古屋空港に着目し、運営の変化の事例を議論している。第三に、地方における空港ガバナンス・システムの評価として、地方空港の利用活性化に向けた努力としてのチャーター便誘致に着目し、ガバナンス構造との関連を議論している。第四に、地方における空港ガバナンス・システムの評価として、地方自治体が出資して関与する地方空港のターミナルビル会社に着目し、その経営効率とガバナンス構造との関係を議論している。

^{*} この論文は 2007 年 11 月に発表された論文を改訂したものです。改訂前の第 2 節において、空港整備特別会計の資産の計上方法にミスがあり、このたび、論文の改訂を行った。改訂前の論文では、インフラ資産と行政財産を資産としていた。しかしながら、概念上、行政財産はインフラ資産を部分的に含む。そのため、改訂後の論文では、行政財産のうちで推計されたインフラ資産に該当する部分を削除した。この改訂により、いくつかの図表を変更したが、分析の傾向と政策的示唆は変わらない。

¹ 本稿は、経済産業研究所「地方分権・国際競争時代における地方活性化に向けたインフラ資産活用に対する行財政制度のあり方に関する実証的、国際比較制度分析□地方空港の行財政運営制度・統治システムに関する考察□」プロジェクトの成果を取り纏めたものである。本稿の作成にあたり協力いただいた、国土交通省航空局飛行場部管理課を含むプロジェクトへの参加メンバー、空港所有の自治体および空港ビル会社の方には感謝したい。特に、平井小百合(大和総研)氏からは、本稿の作成段階から、数多くの議論を頂いた。ここに記して感謝の意を表したい。また、東京大学 ITPU セミナー・航空政策研究会での参加者からも貴重な意見を頂いた。特に、金本良嗣東京大学教授、山内弘隆一橋大学教授からは、現在の国交省交通政策審議会航空分科会の動向も踏まえた貴重な意見を頂いた。ここに記して感謝の意を表したい。

これらの分析から、整備事業に目途がついた現時点においては、効率的な空港運営が重要となっており、適切な空港ガバナンスとして、地域のインセンティブを高める制度設計の構築が急務であることが明らかとなっている。

目次

RIETI 研究報告書 2006-2007 プロジェクト	1
1. はじめに：インフラ資産活用に向けた空港ガバナンスの重要性.....	5
2. 空港整備特別会計の財政構造と空港整備事業.....	9
2. 1 空港整備事業の歴史的経緯.....	9
2. 2 空港整備特別会計の財政構造：現状	12
2. 3 空港整備特別会計の財政構造の歴史的経緯：フロー面	14
2. 4 空港整備特別会計の財政構造の歴史的経緯：ストック面.....	16
2. 5 空港整備特別会計の財務諸表による財務分析.....	19
2. 6 空港整備特別会計の改革のあり方.....	22
2. 7 まとめ－結果と政策的含意について－空港ガバナンスと財務報告書のあり方	23
3. 県営名古屋空港の経緯と指定管理.....	28
3. 1 .はじめに.....	28
3. 2 空港等の特徴とその経緯	28
3. 3 基本コンセプトとその展開.....	30
3. 3. 1：県営名古屋空港の特別措置と成果および利用実績.....	32
3. 3. 2：その他の政策展開について.....	33
3. 4 空港施設の指定管理と空港経営	33
3. 4. 1：空港の県営化とその管理移管	34
3. 4. 2：県営名古屋空港の指定管理委託.....	35
3. 4. 3：指定管理者－名古屋空港ビルディング(株)－	37
3. 4. 4：空港経営－中部国際空港開港前の名古屋空港と県営名古屋空港－	38
3. 5 航空産業の集積－地域産業政策の展開との関連－	39
3. 6 まとめ－結果と政策的含意について－.....	41
4. 地方活性化努力を促す空港ガバナンス（制度）のあり方：チャーター便数伸び率による実証分析.....	48
4. 1 はじめに.....	48
4. 2 地方空港の現状.....	49
4. 2. 1 空港の種別	49
4. 2. 2 地方空港の管理者	49
4. 2. 3 国際航空チャーター制度	51

4. 2. 4 地方空港における国際チャーター便	52
4. 3 モデル	53
4. 4 実証分析	54
4. 4. 1 回帰モデル	54
4. 4. 2 データ	55
4. 4. 3 結果	57
4. 5 まとめー結果と政策的含意についてー	58
5. 地方活性化努力を促す空港ガバナンス（制度）のあり方：空港ビル会社の経営成果に影響 を与える要因分析	59
5. 1 はじめに：	59
5. 2 空港ビル会社とは	59
5. 2. 1 概要	59
5. 2. 2 分析に用いるデータサンプル	60
5. 2. 3 財務状況	61
5. 3 要因分析	66
5. 3. 1 推計モデル	66
5. 4 結果とその解釈	69
5. 4. 1 ガバナンス要因：民間の出資比率	69
5. 4. 2 ガバナンス要因：公的部門内の出資集中度	70
5. 4. 3 ガバナンス要因：出向職員の割合	70
5. 4. 4 ガバナンス要因：天下り比率	70
5. 4. 5 モニタリング要因：外部監査の導入と点検評価委員会	70
5. 4. 6 基礎的要因：人口	71
5. 4. 7 財政的要因：経常収支比率	71
5. 5 まとめー結果と政策的含意についてー	71
6 空港ガバナンスの重要性	74
1 節 参考文献	76
2 節 参考文献	78
3 節 参考文献	80
4 節 参考文献	81
5 節 参考文献	81

1. はじめに：インフラ資産活用にむけた空港ガバナンスの重要性

成熟化社会を迎え、多様化したニーズに応えるため、地方が自己責任で行財政運営を効率的に行える制度に向けた改革が必要となっている。そのためには、国と地方の役割分担、住民によるガバナンスと行政のアカウンタビリティの達成は必要である。

これまで国内との交流を主に行ってきた地方経済も、今後は、グローバル化、東アジアの自由貿易の流れの中で、世界との交流を深めていくことが重要であり、効率的なインフラ資産の活用が不可欠である。その際、重要な要素となるインフラ資産が、道路、港湾と空港であるが、これらの事業分野では、まだまだ国家中心の政策が多く、地方経済を活性化させるのに十分柔軟な制度整備はなされていないと思われる。

2007年にまとめられた、アジアゲートウェイ会議の報告書「アジアゲートウェイ構想」(2007年5月16日)においても、地域発展のため、「アジア・オープンスカイ」とともに地方空港の活用が叫ばれている。

ここで重要となる概念が、「ガバナンス」である。ガバナンスとは、一般的に、統治と訳される。統治とは、ある主体が、他の主体を支配することである。民主主義社会では、ある権限を持った主体(通常は、資金を供給することによって権限を保有する)が、希望する目的を達成させるように、権限を持たない主体の行動をコントロールすることを意味することになるであろう。また、このようなコントロールをするシステムが、ガバナンス(統治)システムであり、目的を効率的に達成させるシステムが、適切なガバナンス・システムということになる。(企業経営の分野では、コーポレートガバナンス(企業統治)という言葉がよく使われる。)²

空港は、企業資産とは異なり公共性のあるインフラ資産である。これらインフラ資産におけるガバナンスとは、資金(税金及び使用料)を提供する住民(国民)が、経営主体をコントロールすることを意味する。このシステムは、パブリック(またはガバメント)ガバナンス(統治)システムと呼ばれる。目標を達成させるように、実務担当者のインセンティ

²小佐野(2001)では、コーポレートガバナンスの考え方を、行動インセンティブの観点から経済学で整理している。一般的には、「企業経営に対する規律付け」である。所有と経営が分離している場合、所有者である株主の利益をどのようにして経営者に追求させるかが問われる。そのためには、経営者への報酬契約、会社の組織構造、企業の資金調達手段を最適に設計することが大事であり、そのあり方は、産業組織論、企業金融論、情報の経済学を応用した契約論の分野で議論されている。議論するモデルの基本は、所有と経営が分離しており、株主が経営者に経営の権限を委譲し経営者が株主のエージェントとして経営を行うというものである。このとき、株主は株式保有からの利益を追求、経営者は企業との関係全体からの利益を追求することになる。たとえ目的が乖離していたとしても、株主が完全な契約を締結し企業経営者を統治できれば株主の目的が達成されるため、問題は生じない。しかしながら、目的を効率的に達成する際に障害となる問題がある。それらは、将来生じるであろう多くの不確実性に技術的に対処することができないという「限定合理性」の問題と、株主と経営者の間で情報差があるという「情報の非対称性」の問題である。このとき、経営者には、株主の利益を犠牲にして自己利益を追求するというモラルハザード(倫理の欠如)が生じることになる。したがって、このモラルハザードを防ぐため、株主が経営者を何らかの方法でコントロールすることが必要となる。そのメカニズムを探る学問体系がエージェンシーモデルであり、その答えとしての制度が、適切なガバナンス・システムとなる。(赤井(2006)参照)

ブを考慮して経営・活用を適切に誘導する仕組みが、適切なシステムとなる。

企業資産の場合、そのシステムが、産業タイプ、企業のタイプ、経済・制度事情で異なるのと同様、**インフラ資産**においても、地域産業、経済・制度事情に応じた仕組みづくりが必要となる。したがって、システムは様々な点を考慮して設計される必要がある。

このような行政組織においてエージェンシー問題を取り除くガバナンス・システムとはどのようなものであろうか？基本的には、(エージェンシー問題を引き起こす) 二つの要因①限定合理性と②情報の非対称性をできる限り取り除くことができる制度の設計を行うことになる。具体的には、以下の二つをまず実行することになる。

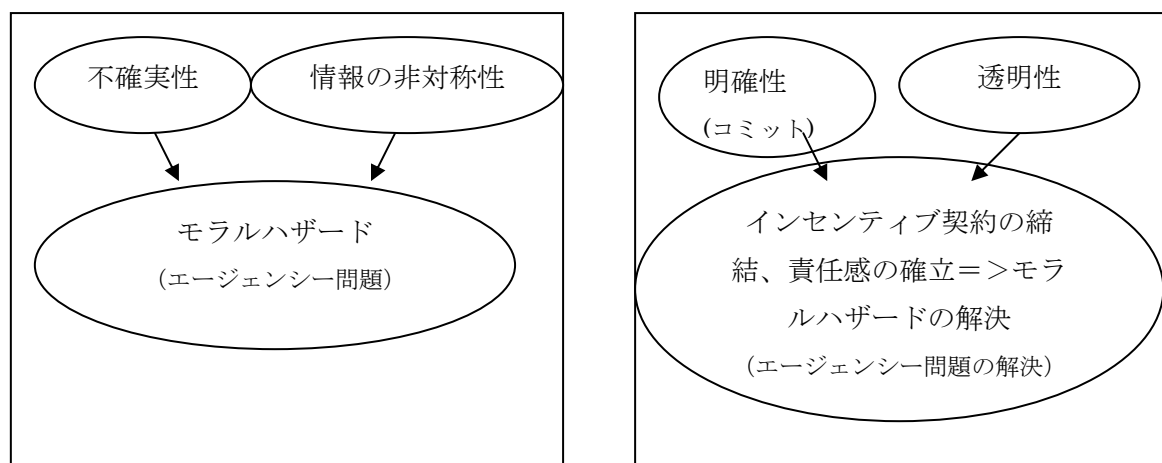
(1) 明確性(不確実性の可能な限りの排除)

(2) 透明性(情報の非対称性の可能な限りの排除：ニーズの把握)

これらが実現できれば、適切なインセンティブ契約を含む統治制度の締結が可能となる。

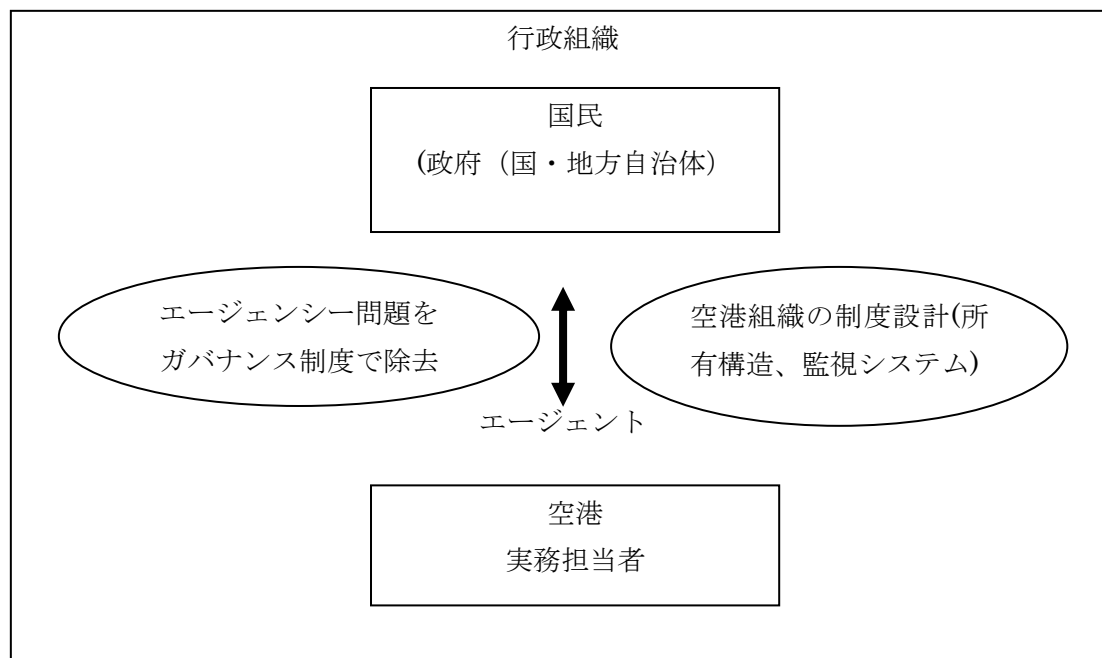
具体的には、曖昧な制度の排除による明確性の実現、情報公開による行財政運営チェックシステムによる情報の非対称性の実現により、自己責任体質を確立し、モラルハザードを防ぐシステムを構築することになるが、それに加えて、住民・国民が意識を持ってこのシステムを構築すること、すなわち、住民・国民のガバナンスに対する意識改革とその持続が不可欠である。さらに、政治的にそのシステムが構築可能であり、持続可能であるためには、既存の体質を打破する強いリーダーシップも欠かせない。(図1-1参照)

図1-1 ガバナンスの効果



空港におけるガバナンスとは、資金、すなわち税金を提供する住民(国民)が、空港の経営主体のインセンティブを考慮した適切な制度構築によって、エージェンシー問題を除去し、空港の経営・活用を促すこととなる。(図1-2参照)

図 1—2 空港のガバナンス・システム



ガバナンスの観点から空港の現行制度を見る場合、以下のような議論がある。

1. 管理制度を見れば、種別で国の管理空港と地方の管理空港に分かれるが、その基準も歴史的経緯によるものが多く、その区分も曖昧である。空港間のネットワークの観点から空港は国の管理に置くべきとの理由は説得性が薄い。今後地方の活性化として国際的な交流の際にもっとも必要と思われる地方の都市部の空港は、国の管理下のままである。
2. 空港エアサイド・ターミナルビル・駐車場などの施設の管理主体がばらばらであり、地方自治体も空港を活用した将来の政策を描けないばかりか、そのようなインセンティブすらもてない制度となっている。
3. 財務面では、国の下で収支がプール(空港整備特別会計)され、自己責任のないものになっている。また、地方の管理下に置かれている空港においても、空港独自の会計指標が無く、どのように運営されているのかが住民などに十分説明されていない。
(アカウントビリティの欠如)

これらの議論に対して、空港経営のあり方に関する学術的分析としては、以下の先行研究がある。第一に、混雑空港、民営化空港における空港の価格付けに対する規制や容量のあり方などに関する研究(理論)としては、: Starkie and Thompson (1986), Oum, Zhang and Zhang (1996), Starkie(2001), Brueckner(2002), Brueckner(2005), Zhang and Zhang(2003), Zhang and Zhang (2006)があげられる。第二に、混雑空港、民営化空港における空港の価格付けに対する規制や容量のあり方などに関する研究(実証)としては、Fernandes and Pacheco (2002)、

Bazargan and Vasigh (2003)、Oum, A. Zhang and Y. Zhang (2004)などがあげられる。第三に、空港のベンチマーキングや生産性もしくは効率性に関する研究 (国際データ)としては、Gillen and Lall (1997)、Parker(1999)、Sarkis (2000)、Martín and Román (2001)、Abbott and Wu (2002)、Martín-Cejas (2002)、横見(2002,2003)、Oum, Yu and Fu (2003)、Pacheco and Fernandes (2003)、Pels, Nijkamp and Rietveld (2003)、Yokomi(2005)、Oum, Adler and Yu (2006)、Air Transport Research Society (2007)などがあげられる。第四に、空港のベンチマーキングや生産性もしくは効率性に関する研究(国内データ)としては、本多・加藤・金・金本(2000)、添田(2000)、Yoshida (2004)、Yoshida and Fujimoto(2004)などがあげられる。第五に、空港とエアライン戦略の関係としては、榊原・加藤(1997)が上げられる。第六に、海外の(民営化)空港構造の事例分析としては、Starkie and Thompson(1985a)、Starkie and Thompson(1985b)、Heath(1988)、中条・伊藤(1998)、藤田(1999a,1999b)、Ito (2001)、平井(2006b)があげられる。最後に、民営化を含めた空港の所有形態や空港運営制度に関する議論としては、Roth(1987)、Bogan(1996)、Craig (1996)、Oum, Zhang and Zhang (1996)、森・太田・渡辺 (2002)、上村(2002)などがある。

しかしながら、空港の運営制度に関して財務的な側面から議論したものとしては、空港整備特別会計における資産・負債の変化からみた会計学的分析としての上村(2002)や平井(2006a)や、地方空港の収支分析を行った添田 (2000) や内田(2007)などがあるのみであり、依然として先行研究の希薄な領域である。ガバナンスの観点から地方空港の運営に対する地元自治体の取り組みの差異、およびその要因分析などは、十分になされていない。本稿の目的は、地方空港の民営化や独立採算化を前提とした議論よりもむしろ、本稿の目的は地方空港に対して望ましいガバナンス制度の構築を提言することにある。

本稿では、このような現状を踏まえ以下の研究を行った。

第一に、国における空港ガバナンス・システムの評価として、財務会計面から、空港整備特別会計の評価を行う。第二に、地方における空港ガバナンス・システムの事例として、国営から県営に所有形態が変更された県営名古屋空港に着目し、運営の変化の事例を議論する。第三に、地方における空港ガバナンス・システムの評価として、地方空港の利用活性化に向けたアウトプットとしてのチャーター便誘致に着目し、ガバナンス構造との関連を議論する。第四に、地方における空港ガバナンス・システムの評価として、地方自治体が出資して関与する地方空港のターミナルビル会社に着目し、その収支状況とガバナンス構造との関係を議論する。

本稿は以下のように構成されている。2 節では、空港整備特別会計の実態から、空港整備事業の効率性を計測する。3 節では、所有形態が変更された県営名古屋空港の経過に着目し、その効果を評価する。4 節では、地方空港の利用活性化に向けた努力に関わるチャーター便の伸び率の要因を探る。5 節では、地方自治体が出資して関与する地方空港のターミナルビル会社の経営効率の要因を探る。最後に 6 節では、これらの各節の結果を踏まえ、ガバナンス制度の構築が急務であることを主張する。

2. 空港整備特別会計の財政構造と空港整備事業

わが国の空港整備事業には、空港整備特別会計が大きく関わってきた。空港整備特別会計は、2007 年度に 28 つある国の特別会計のひとつであり、主に空港整備事業を担当している。わが国の空港整備の歴史において、空港整備特別会計の役割は大きい。空港整備特別会計が設置されてから、30 年以上が経過した。国内の空港は 100 程度も整備され、今後、新設の地方空港が整備される見込みは小さく、空港整備は一服した感がある。当初の空港整備特別会計が担っていた目的は達成されたといえるだろう。2006 年の国会では、「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」が成立し、特別会計改革の方向性が提示された。その後、空港整備特別会計については、他の会計との統合に加えて、航空機燃料税の一般財源化や独立行政法人化が検討されている状況にある。

明らかに、わが国の空港整備は新しい方向に転換する時期に来ている。同時に、道州制が議論されるなど、地方分権の流れも加速している。行政改革と地方分権化の流れのなかで、空港整備特別会計はどのように形を変えてゆくべきなのだろうか。

以上のような問題意識をもちながら、本節では、空港整備事業の歴史的変遷を振り返りつつ、空港整備特別会計の財政構造について検討する。特に空港整備特別会計の財務諸表による財務分析から、これまでの空港整備事業を評価する。さらに、財務諸表に代表される財務報告書は、むしろ個々の空港に対して作成されるべきであることを指摘する。なぜなら、今後に訪れる空港ガバナンスの時代においては、空港の財政の透明性の確保が、国民ないし住民による空港ガバナンスにとって重要であるからである。

本節の構成は次の通りである。2. 1 節では空港整備事業の歴史的経緯を振り返る。2. 2 節では空港整備特別会計の財政構造の現状を報告する。2. 3 節と 2. 4 節では空港整備特別会計の財政構造の歴史的経緯について、フローとストックの両面からデータを追って考察する。2. 5 節では、空港整備特別会計の財務諸表による財務分析により、過去の空港整備事業の評価を行う。2. 6 節及び最後の 2. 7 節では、これまでの分析を踏まえながら、今後の空港整備特別会計のあり方と、国民ないし住民による空港ガバナンスのもとでの空港ガバナンス時代における空港の財務報告書のあり方について提言することを目指す。

2. 1 空港整備事業の歴史的経緯

本節では空港整備事業の歴史的経緯を概観する³。第 2 次世界大戦後、GHQ の指令にもとづいて国内の航空が禁止され、わが国のほとんどの空港は米軍の管理下におかれた。その後、徐々に空港の返還がなされるなか、1956 年に空港整備法が制定され、戦後の空港整

³ わが国の空港整備と空港整備特別会計の歴史については、木村・増井(1979)、津崎(1980)、大蔵省財政史室(1995)、菊池(1999)などを参照。

備事業が本格的に始まる。1956年3月1日の第24回国会（参議院）運輸委員会において、当時の吉野信次国务大臣による空港整備法の提案理由は次の通りである。

「航空が政治経済活動を能率化し、機敏迅速をとようとぶ現代の傾向に即応した最もすぐれた交通手段であることは異論のないところでございまして、世界の主要な国々におきましては、いち早く空港の整備に積極的な措置を講じました結果、すでにその建設を終え、航空路網は縦横に張りめぐらされ、航空交通は政治経済活動の一大動脈となっており、国民は多大の便益を享受しておる状況であります。

わが国の国土は、南北約三千キロに及び、ここに数多くの都市が散在しており、これらの諸都市を緊密に結びつけ、政治経済活動を能率化いたしますためには、航空路網を整備する必要がありますことはきわめて明らかでございまして、しかしながら、わが国におきましては、現在ようやく一部の幹線のみが整備されているにすぎない状態であり、早急に各地の空港を整備拡充することが強く要望されて参っているでございまして。

この要請にこたえ、空港の整備をはかりますためには、空港を国または地方公共団体において管理し、この両者の費用負担においてその建設、整備を進めていく体制を確立いたしますことが、最も適当であると考えられますので、この趣旨にのっとり、ここに空港整備法案を提出いたしました次第でございまして。」

この発言の下線部（下線は筆者によるもの）にあるように、空港整備事業の当初の目的は、国内の航空ネットワークの確立にあった。その後、しばらくは単年度の予算措置による空港整備が続けられていたが、高度成長にともなう航空需要の増加に対応し、長期計画にもとづいた空港整備事業に発展してゆく。

表2-1にあるように、第1次空港整備計画は1967年を初年として始まった。当初は一般会計が直接的に空港整備事業を担当していたが、1970年に空港整備特別会計が設置され、第2次空港整備計画（1971年度～）から、空港整備特別会計による空港整備事業の歴史が始まることになる。このとき、空港は受益者負担による整備が望ましいという観点から、特別会計が設置された。

それとともに、空港整備特別会計の財源が拡充された。1970年に空港使用料、1971年に航行援助施設利用料、1972年に航空金燃料税が創設される。高度経済成長が本格化した第3次空港整備計画（1976年度～）までは、地方空港の新設に力点が置かれ、国内の航空ネットワークの整備が急がれた。第4次空港整備計画（1981年度～）では、地方空港のジェット化にともなう整備も重点的に行われた。

国内の航空ネットワークの整備の重視や地方空港重視の政策の背後には、全国総合開発計画の影響があったと考えられる。特に、1969年に策定された新全国総合開発計画（新全総）や、1977年に策定された第3次全国総合開発計画（三全総）では、公共投資による地域格差の是正が謳われた。三全総は「定住構想」と呼ばれる開発方式を目指し、大都市への人口集中を抑制する一方で、地方を振興することにより、「均衡ある国土の発展」を目指す

した。

第5次空港整備計画（1986年度～）になると、四全総から影響を受ける形で、「一県一空港」が叫ばれ、空港空白地域のない国土形成が目指される。さらに、地方空港の整備とともに、都市圏の大都市圏空港も重視されるようになる。なお、第5次計画のあいだは、バブル景気がピークを迎えた時期であった。

三全総の理念は、1987年に策定された第四次全国総合開発計画（四全総）にも、「多極分散型国土の形成」という形で引き継がれることになる。また、四全総においては、「交流ネットワーク構想」や「国際化の進展」が強く謳われた。そこから影響を受けた形で、第6次空港整備計画（1991年度～）も大都市圏空港ならびに地方空港の国際化が重視されるようになる。

ところで、第6次計画においては、総滑走路延長指標 TRW （＝総滑走路延長／（人口×面積）^{1/2}）と呼ばれる具体的な物量指標が示され、数値目標が示された。 TRW は滑走路延長が増えれば高まるような物量指標であるため、相対的に地価の安い地方空港の滑走路の整備に空港整備事業をシフトさせたといえよう。結果的に、地方空港の国際化は進んだが、大都市圏空港の整備は遅れることになった。

バブル経済が崩壊した後の第7次空港整備計画（1996年度～）では、滑走路整備に偏った物量指標を導入せず、大都市圏空港を重視する政策に転換される。その後、空港整備計画は、2003年から社会資本整備重点計画に一本化されたが、第7次計画が目指した大都市圏空港を重視する姿勢に変更はない。

以上のように空港整備事業の歴史を概観すれば、空港整備事業は、わが国の国土計画の道しるべであった全総に大きな影響を受けてきたことが分かる。そのため、第6次計画までは、国内の航空ネットワークを整備するために、相対的には地方空港の整備が重視されてきた。第6次計画を終えた時点で、国内の空港ネットワークは概成したとする認識は妥当であろう⁴。空港整備法が当初の目的としていた国内の空港ネットワークの整備は、もはや達成されたと考えるべきである。

空港整備特別会計も、このような空港整備事業の歴史的な経緯に大きく関わっている。空港整備特別会計は、稼ぎ頭の羽田空港などから得られる収入を、他の空港の整備と運営に回してゆく内部補助システム（収入プール制）をもっている。地方空港を重視する政策が実現したことも、空港整備特別会計がもつ内部補助システムが機能したからといえる。これにより、国内の空港ネットワークは概成したが、その反面、都市圏空港の整備が遅れ、羽田空港の容量不足がボトルネックになる構造を生み出したことは否めない事実であろう。

国内の空港ネットワークの概成を受けて、今後の空港整備事業と空港整備特別会計の関係も大きな転換を図る必要がでてくるだろう。その前に、空港整備事業の歴史的経緯を踏まえつつ、空港整備特別会計の財政構造について考察したい。

⁴ このような認識は、荒井・高橋・中条・藤井・山内(1992)などにみられる。

2. 2 空港整備特別会計の財政構造：現状

本節では、空港整備特別会計の財政構造の現状について考察する。図2-1には、空港整備特別会計をめぐる資金の流れが示されている。

まず、航空会社は着陸料等や航行援助施設利用料を含む空港使用料と航空機燃料税を負担する⁵。これらの負担は航空チケットにも転嫁されるため、航空の利用者も負担していることになる。空港使用料は空港の諸施設の利用についての対価、航行援助施設利用料は航行援助施設（レーダー、無線設備、管制通信施設等）の使用についての対価であり、これらは空港整備特別会計の歳入となる。

また、現行の航空機燃料税は、航空機燃料1キロリットルあたり26,000円を課税している⁶。航空機燃料税の税収のうち、11/13は国の一般会計の歳入となる。残り2/13は交付税及び譲与税配付金特別会計の歳入となり、そのうち1/5は空港関係都道府県、4/5は空港関係市町村に航空機燃料譲与税として譲与される。

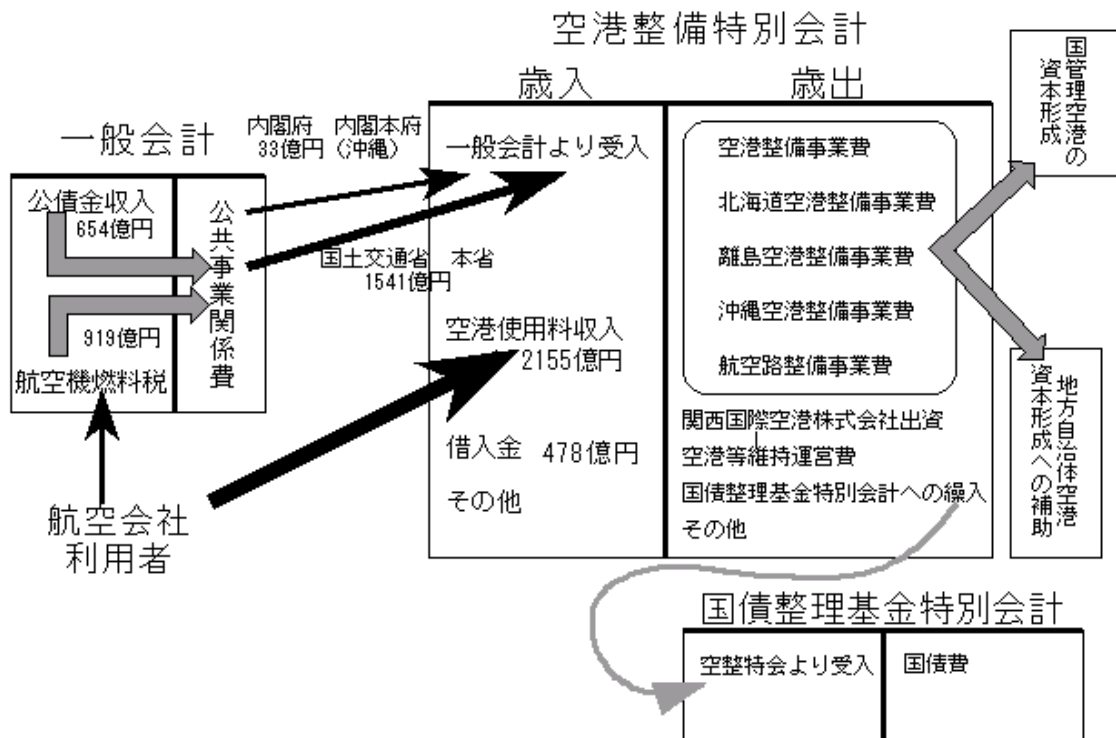
国の一般会計では、航空機燃料税の税収と建設国債の発行による公債金収入を財源として、歳出の公共事業関係費に空港整備事業等に充てる支出が計上される。一般会計の歳出から空港整備特別会計に繰り入れがなされるが、沖縄の空港に関する事業費は内閣府所管、その他の事業費は国土交通省本省が所管となっている⁷。

⁵ 着陸料等には、着陸料（航空機の着陸1回ごとに対する料金）、停留料（航空機の6時間以上の停留に対する料金）、保安料（有償旅客数に対する料金）がある。

⁶ 航空機燃料税を課税している国は、アメリカ、カナダ、インドであり、ヨーロッパ諸国や東アジア諸国では課税されていない。

⁷ 2000年の省庁再編以前は、北海道、沖縄、離島などに関わる空港整備事業費は、総理府の北海道開発庁、沖縄開発庁、国土庁もしくは経済企画庁が所管であった。

図 2－1 空港整備特別会計をめぐる資金の流れ



(備考) 数字は 2005 年度決算。

空港整備特別会計は、一般会計からの受入、空港使用料収入、借入金などを歳入として、歳出をまかなう。歳出の一部は国債整理基金特別会計への繰入となり、国債整理基金特別会計において国債費として支出される。大部分の歳出が空港整備事業費であり、その他の歳出には、関西国際空港株式会社への出資金や、空港等維持運営費などがある。空港整備事業費は、大きく 2 つに分けられ、国管理空港の資本形成と、地方自治体空港の資本形成への補助がある。

すなわち、空港整備特別会計は、国管理空港と地方自治体空港の資本形成を主に実施している。表 2－1 にあるように、空港整備法では、空港の港格が定められている。国管理空港とは、第一種空港のうち国土交通省が設置管理者となる東京国際空港と大阪国際空港、さらには第二種空港 A が該当する。また、地方自治体空港には、地方自治体が管理者となっている第二種空港 B と第三種空港が該当する。

表 2－3 に示されるように、第一種や第二種などの港格、地域、施設の違いによって、空港整備事業費における国からの補助率が異なる。たとえば第二種空港 A 一般の基本施設に対しては、2/3 が国庫負担によって整備が行われる。残りは地方自治体の負担となる。第一種空港は 100% 負担であり、第二種空港も国の負担は大きい。地方自治体が設置管理者である第三種空港は地方自治体の負担が最大で 50% となっている。なお、空港整備特別会計の

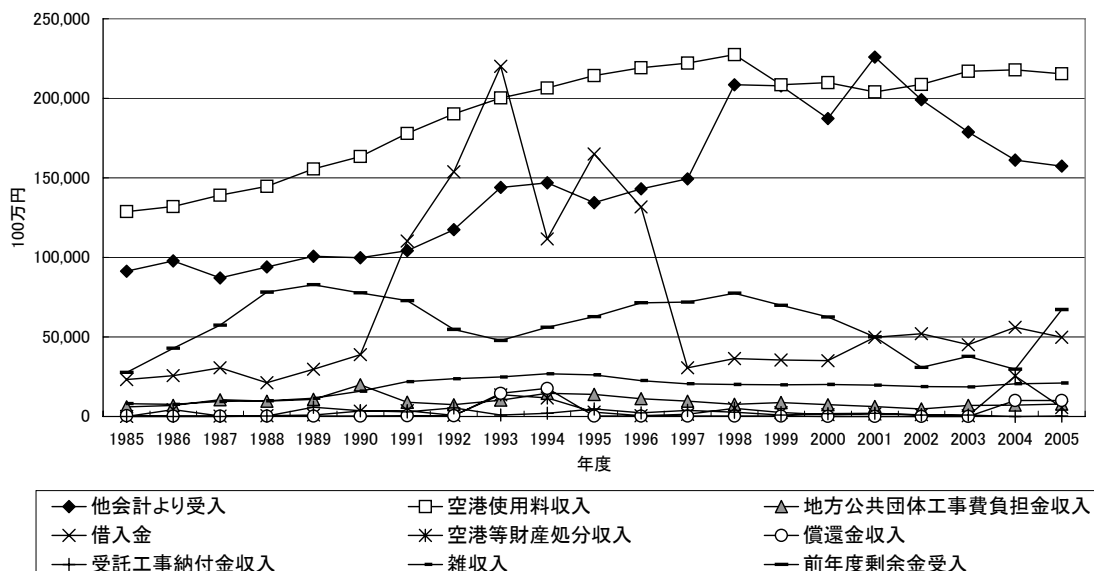
歳入にある空港使用料収入は、国管理空港に関わる収入である⁸。すなわち、空港整備特別会計は、国管理空港の整備および維持・運営と、地方自治体空港の整備を担当していることになる。

2. 3 空港整備特別会計の財政構造の歴史的経緯：フロー面

本節では空港整備特別会計の財政構造の歴史的経緯を、フロー面から検討する。

図2-2は、空港整備特別会計の歳入の推移である。最大のシェアを占める空港使用料収入は、1998年までは安定的に増えてきたが、1999年以降は頭打ちの状況にある。また、借入金による歳入の増加が1990年代に増加しているのは、新東京国際空港（現在の成田国際空港）や関西国際空港への出資金が必要だったからである。

図2-2 空港整備特別会計の歳入の推移



備考）『特別会計決算参照書』（各年度）より作成。

歳入のうち、他会計より受入については、主に一般会計からの受入となっている。一般会計からの受入の内訳が図2-3に示されている。一般会計からの受入は、建設国債発行対象空港整備事業費と航空機燃料税財源空港整備事業費に大別される⁹。

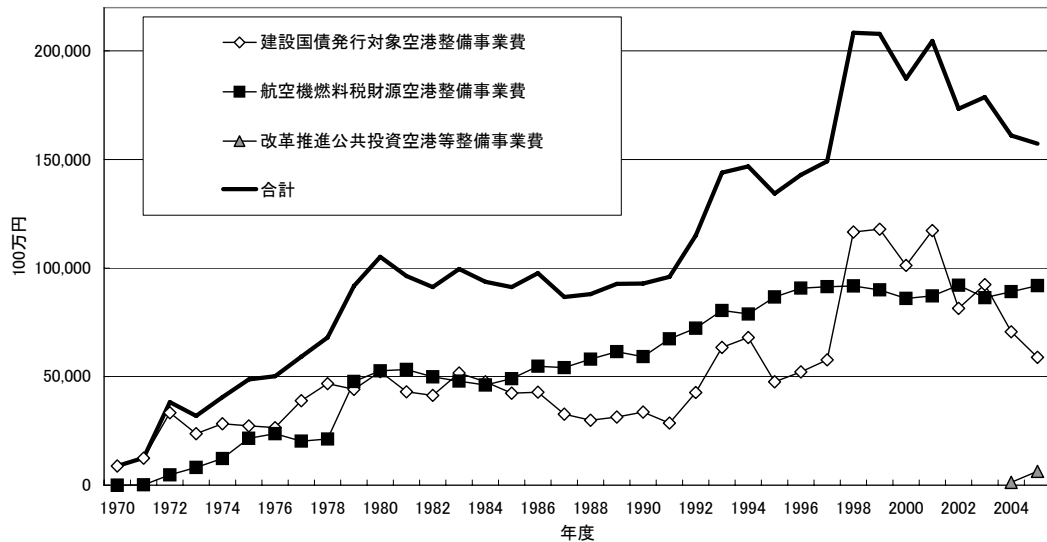
航空機燃料税財源空港整備事業費は、一般会計の航空機燃料税の税収が財源である。1970年に航空機燃料税が設立されて以来、税収は順調に増えてきたが、1990年代後半からは伸び悩んでいることが分かる。一方、建設国債発行対象空港整備事業費は、建設国債発

⁸ 第三種空港の空港使用料収入は、設置管理者である地方自治体の会計の歳入となる。

⁹ 他に、改革推進公共投資空港等整備事業費がある。改革推進公共投資とは、NTT株売却収入などの政府の保有資金を活用した事業費である。

行による財源である。特に 1990 年代後半から 2000 年代前半にかけて急増している。

図 2－3 空港整備特別会計の一般会計からの受入の内訳



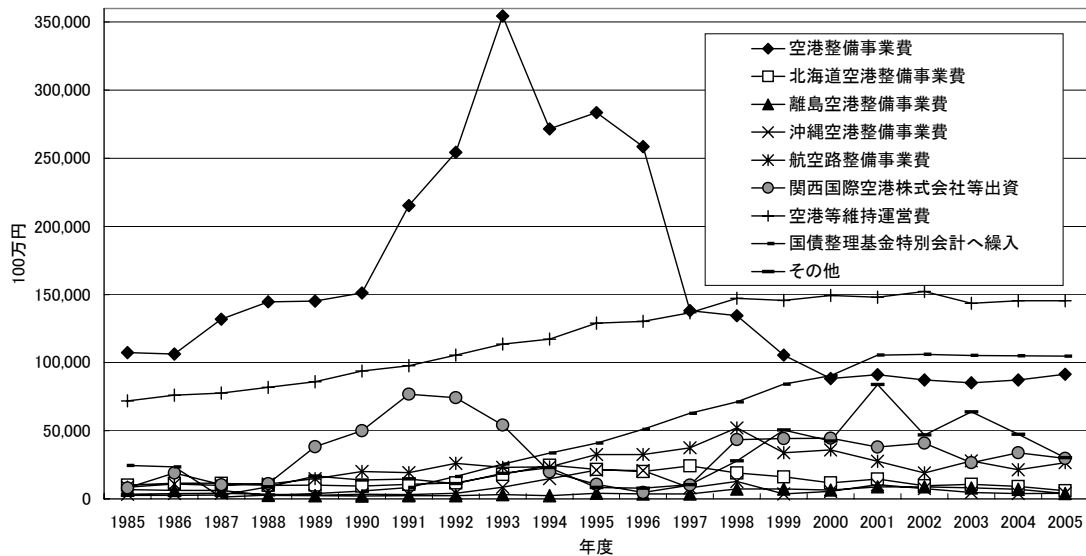
備考)『一般会計決算参照書』(各年度)、『特別会計決算参照書』(各年度)より作成。

図2－4には、空港整備特別会計の歳出の推移が示されている。空港整備事業費の区分としては、北海道空港整備事業費、離島空港整備事業費、沖縄空港整備事業費があり、その他の本州に位置する空港については空港整備事業費にまとめられている。最大の歳出項目は、1990 年代後半までは空港整備事業費であったが、近年は空港等維持運営費となっている。また、国債整理基金特別会計への繰入も増加している。

このような歳出の動向を見る限り、空港整備特別会計において空港整備の使命はほぼ達成され、今後は維持運営と債務の返済に重点が移ってゆくと考えられる。ところで、2005 年 12 月に閣議決定された「行政改革の重要方針」では、空港整備特別会計の将来的な独立行政法人化を検討することになった¹⁰。加えて、航空機燃料税は一般財源化が検討されている。今後空港整備事業特別会計を独立行政法人化するのであれば、空港整備特別会計自体の収益力の向上や財源の確保が必要であろう。

¹⁰ 「行政改革の重要方針」(平成 17 年 12 月 24 日 閣議決定)を抜粋すれば「・・・。空港整備特別会計については、将来の独立行政法人化等について検討するものとする。・・・航空機燃料税については、特別会計の歳出・借入金抑制の努力を講じつつ、引き続き空港整備に投入していくものとするが、その適否については常に点検を行い、将来的には、空港整備の進捗状況を踏まえ、原則として一般財源化を検討するものとする。」となる。ここでの「一般財源化」という表現が、空港整備以外の空港の費用に対する一般財源化なのか、それとも空港以外の行政サービスにも使える形の一般財源化なのか、注意が必要であろう。

図 2－4 空港整備事業特別会計の歳出の推移



備考)『特別会計決算参照書』(各年度)より作成。

2. 4 空港整備特別会計の財政構造の歴史的経緯：ストック面

前節は空港整備特別会計をフロー面から眺めた。本節ではストック面から空港整備の歴史的経緯を見てゆくことにする。

図2－5は、空港整備特別会計が保有する資産ストック（減価償却累計額控除後）の推移である。空港整備特別会計が保有している資産ストックは年々増えてきている。

ここで、減価償却累計額控除後のインフラ資産（滑走路、建物、機器といった空港の基本的機能に資する資産）は『特別会計決算参照書』をもとにして推計を行った。基本的には、空港整備特別会計の設立年からの毎年の投資額を積み上げ、減価償却費を計算し、その累計額を控除する形でインフラ資産を推計している¹¹。

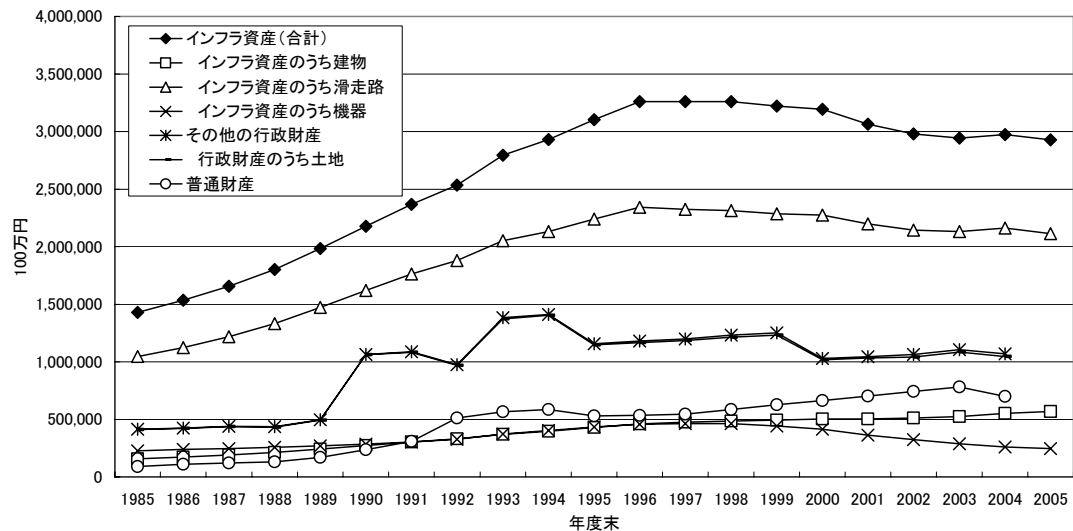
『特別会計決算参照書』のコード番号により資本支出に分類されている歳出項目を選択し、それがインフラ資産へのフローの投資額とみなした。インフラ資産の分類は、内閣府政策統括官(2007)『日本の社会資本 2007』にしたがって、建物、滑走路、機器とし、投資割合を1：7：2に固定化した。

『日本の社会資本 2007』にしたがい、インフラ資産の耐用年数を、建物 45 年、滑走路 15 年、機器 9 年として、残存率をゼロとする定額法によって減価償却を施した。耐用年数を過ぎた資産は除却されると仮定している。また、投資額を実質化するためのデフレーターも、『日本の社会資本 2007』の 1990 年の暦年基準の航空デフレーターを用い、暦年基準を加

¹¹ より具体的な推計方法については、上村(2002)を参照されたい。

重平均することで年度基準に変更して用いた。2004年度以降のデフレーターについては、内閣府『国民経済計算年報』の一般政府の国内総固定資本形成デフレータの伸び率を用いることで推計した。

図2-5 空港整備特別会計の資産ストックの推移



備考)『特別会計決算参照書』(各年度)、財務省財務総合研究所『財政金融統計月報：国有財産特集』(各年度)より作成。

なお、行政財産は、土地、立木竹、建物、工作物、航空機に分けられる。このうち、上記のインフラ資産によって、建物と工作物の資産価値が推計されたと考える。そのため、建物と工作物以外の行政財産は、その他の行政財産として把握する。

資産ストックのなかで、もっとも価値が大きい資産はインフラ資産である。インフラ資産は1990年代前半までは順調に増えてきたが、1990年代後半からは低下傾向にある。その他の行政財産は、土地、立木竹、航空機に分けられるが、土地がもっとも大きい。年によって行政財産の価値が変動しているのは、資産価値の再評価が行われたためである。

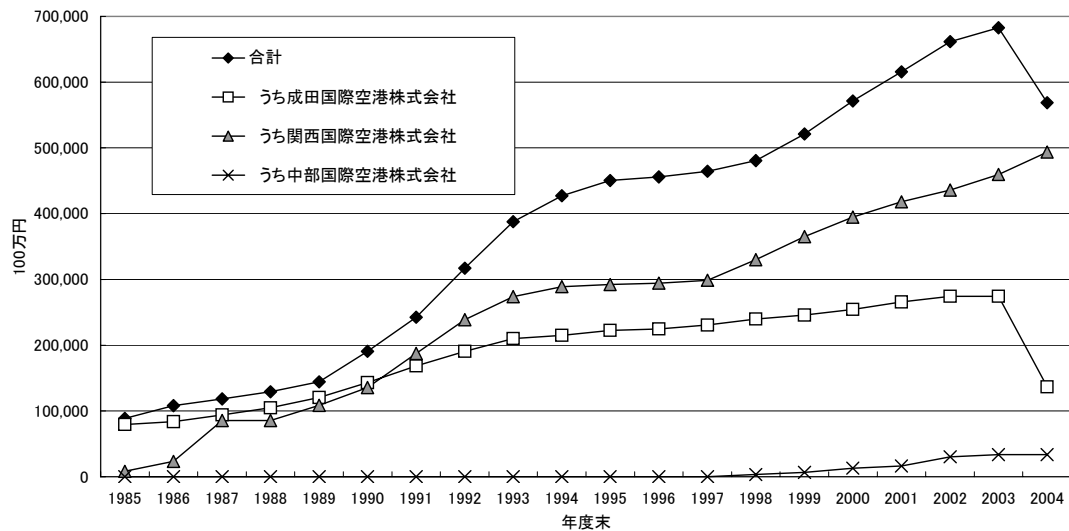
資産ストックには、物理的なストックだけではなく、金融資産も含まれる。図2-6には空港整備特別会計が所持する出資金の推移が示されている。出資金は成田空港株式会社、関西国際空港株式会社、中部国際空港株式会社に対するものである。貸付金も、関西国際空港株式会社や中部国際空港株式会社、航空機騒音対策に対するものである。2004年度に、成田空港が民営化されたことを契機にして、空港整備特別会計からの出資金が減っている。

一方、図2-7には空港整備特別会計が保有する負債残高の推移を示している。借入金残高は1兆円を超えていたが、近年は徐々に減少している。ここ数年においては、東京国際空港の再拡張事業のために、国庫債務負担が急増している¹²。これは、空港整備特別会計が

¹² 国庫債務負担においては、今年度に公共事業の契約を前倒し、翌年度に事業の着工を進めるため、来年

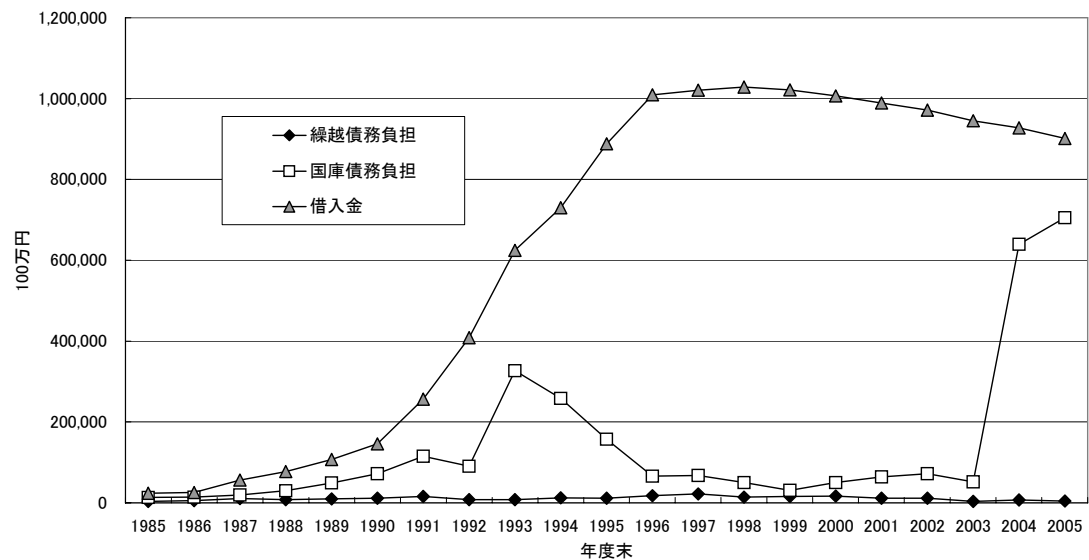
本格的に首都圏空港の整備に着手したことを意味しているが、旧来は借入金によってなされてきた財源調達、国庫債務負担によってなされていることは興味深い。

図 2－6 空港整備特別会計の出資金の推移



備考) 財務省財務総合研究所『財政金融統計月報：国有財産特集』(各年度)より作成。

図 2－7 空港整備特別会計の負債残高の推移



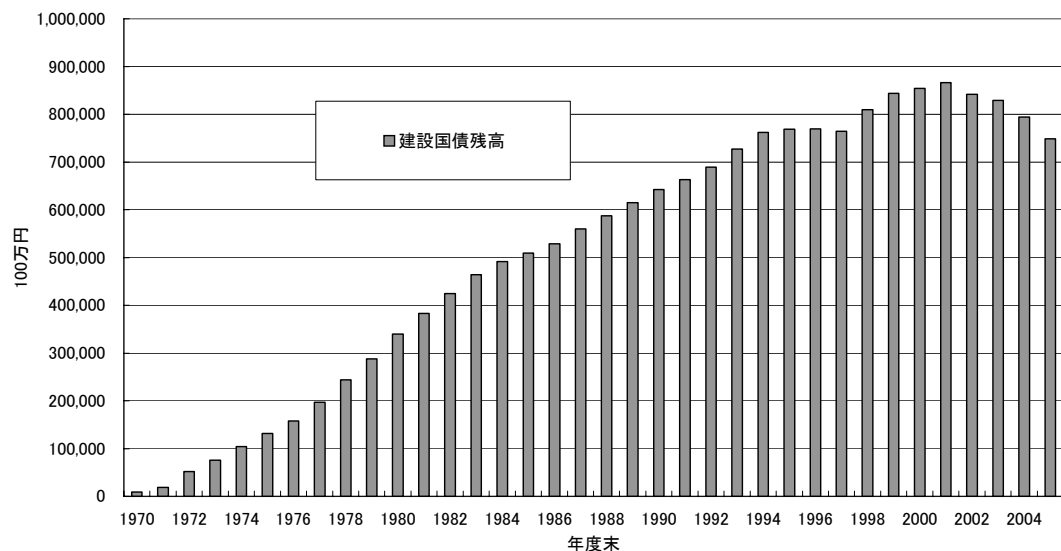
備考) 『特別会計決算参照書』(各年度)、財務省財務総合研究所『財政金融統計月報：国有財産特集』(各年度)より作成。

度に支出が行われる。今年度においては負債残高の意味をもつため、「ゼロ国債」とも呼ばれる。なお、2006年度と2007年度当初予算では、2010年に完成予定の羽田空港の再拡張事業のための借入金が急増している。

以上は、空港整備特別会計が直接的に抱える負債残高であるが、これとは別に、一般会計が建設国債を発行することで、空港整備財源として空港整備特別会計に投入する資金がある。図2-8は、これまでに空港整備特別会計の空港整備事業に投入された建設国債の残高の推移である。2001年までは建設国債残高は増加傾向にあったが、近年においては国債整理基金特別会計への繰り入れが、建設国債財源の空港整備事業費を上回り、結果的に建設国債残高が減少している¹³。

国の財政再建が進むなかで、建設国債の発行や借入金の増加が難しくなっている一方で、都市圏空港の整備を行う必要性が高まっている。空港整備特別会計の財源調達状況をみれば、地方空港の赤字を補填しつつ、なんとかして首都圏空港の整備のための財源を調達しようとしている状況が垣間見える。

図2-8 空港整備事業に投入された建設国債の残高の推移



備考)『一般会計決算参照書』(各年度)、『特別会計決算参照書』(各年度)より作成。

2. 5 空港整備特別会計の財務諸表による財務分析

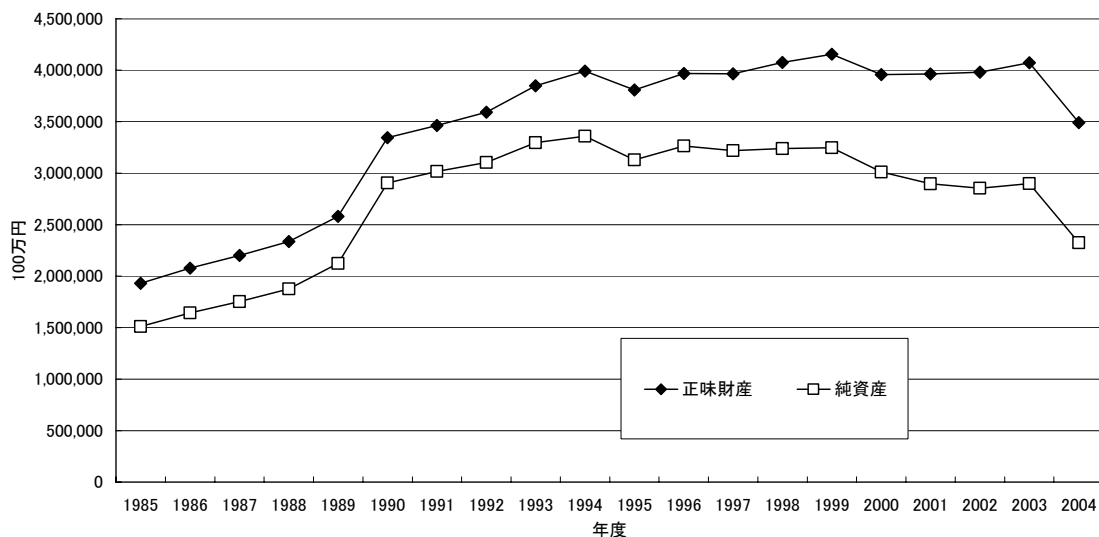
前節で収集もしくは推計された資産と負債のデータに加えて、『一般会計決算参照書』の空港整備特別会計の歳出歳入決算などの情報をもとにして作成されたのが表2-4の空港整備特別会計の財務諸表である¹⁴。本節では、この財務諸表を利用することで空港整備特別

¹³ 後に示す空港整備特別会計の貸借対照表では、空港整備特別会計の空港整備事業に投入された建設国債残高は、貸借対照表の正味財産の部に掲載される。空港整備特別会計のための建設国債は、空港整備特別会計の貸借対照表においては負債ではなく正味財産となることを想定している。

¹⁴ 政府においても、1999年度から空港整備特別会計の財務諸表を作成し、公表している。本節で作成され

会計の財務分析を行うことにする。

図2-9 空港整備特別会計の正味財産と純資産の推移



まず、貸借対照表をみてゆこう。図2-9は、正味財産と純資産の推移を示している¹⁵。正味財産は資産と負債の差額で得られる。正味財産はプラスになっているから、現時点までの空港整備特別会計は債務超過で破綻状態にあるわけではない。ただし、正味財産の内訳にある純資産は近年に減少傾向にある。この最大の理由は負債の増加である。純資産の減少は、将来世代の負担の増加を意味する。特に羽田空港の整備に関して、空港整備特別会計の負債を増やしたことが、正味財産を減らして将来世代への負担を増やした。

次に、損益計算書によって経常収支を図2-10によってみてゆこう。費用に関して、この10年間の空港等維持運営費は安定して推移している。また、減価償却費も近年は安定している。一方、空港整備特別会計の最大の収益項目である空港使用料収入は低迷している。空港使用料収入は、空港等維持運営費と減価償却費をまかなうほど小さくなく、経常収支（＝空港使用料収入－空港等維持運営費－減価償却費）はマイナスになっている。そのため、国の一般会計からの繰入がなければ、資本形成はもちろん、経常収支も赤字である。

た財務諸表と政府の財務諸表は、採用する会計基準が異なるため、数値に違いがある。本節では1985年以降20年間の空港整備事業を財務諸表によって評価することが目的であることから、現時点では数年間しか入手できない政府の財務諸表は採用しなかった。

¹⁵ 正味財産と純資産の差額は、一般会計からの繰入によるインフラ資産の資本形成（減価償却累計額控除後）の累計額、すなわち一般会計による資本形成の貢献部分である。

図 2－10 空港整備特別会計の経常収支の推移

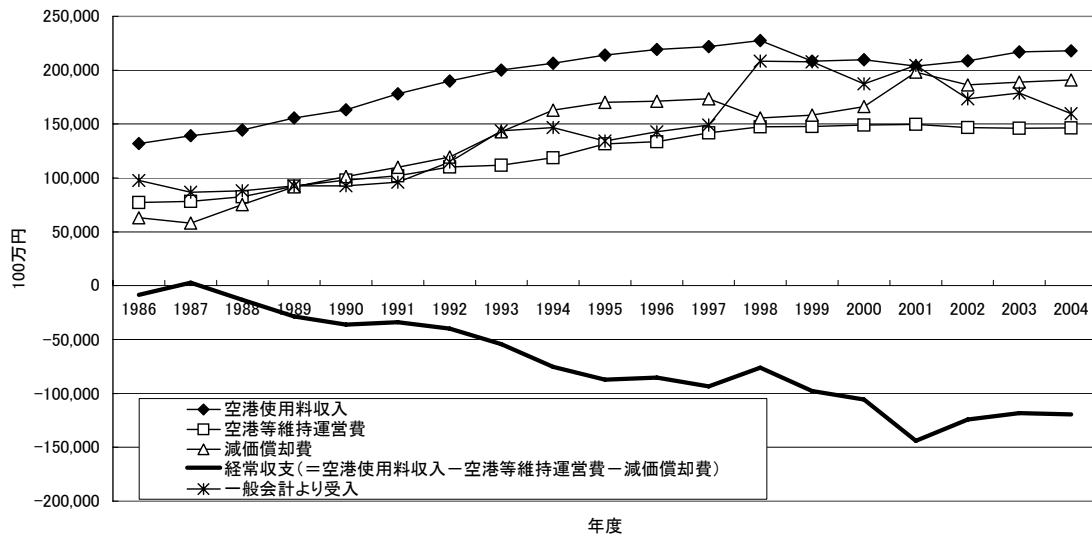
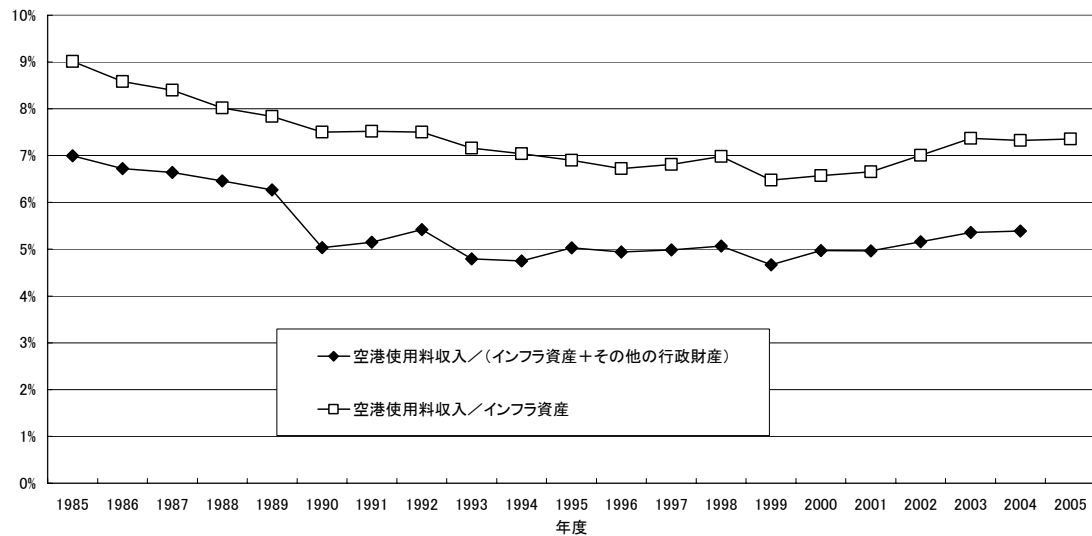


図 2－11 空港整備特別会計の資産に対する収益率の推移



最後に、図2－11は空港整備特別会計の資産に対する収益率の推移を示している。空港整備特別会計が形成したインフラ資産やその他の行政財産によって、収益とみなした空港使用料収入がどの程度得られてきたかを示している。分母には行政財産を含めるかどうかで2つの収益率を示しているが、どちらの収益率も2000年度までは低下傾向にあった。これは、空港整備計画が、地方空港重視路線をとり、収益率の低い空港の整備を行ってきたことが原因だと考えられる。

2000年度以後になり、収益率はやや上昇傾向になっている。これは、空港整備事業が収益率の高い都市圏空港を重視するようになったこと、または地方空港の整備が一巡したことにより、収益性の低いインフラ資産の形成に歯止めがかかったことが原因だと考えられ

る。したがって、少なくとも収益率の観点からいえば、都市圏空港に空港整備の重点が移ったことは、空港整備特別会計の財務状態にとって好ましい結果をもたらしているといえる。

2. 6 空港整備特別会計の改革のあり方

本節では、空港整備特別会計の財務状態を参照しながら、歴史的な空港整備における公共投資政策を評価してきた。わが国の空港整備は、空港整備特別会計によって財源が確保され、推進されてきた。全総が掲げた「均衡ある国土の発展」のスローガンは、空港整備にも適用され、地方空港の整備にシフトした時代もあった。それでも、1990年代には国内の空港ネットワークは概成したという認識が広まり、現在では都市圏空港の整備に重点がシフトしている。

本節では、空港整備特別会計の財務諸表を作成し、財務分析を行った。現時点で、空港整備特別会計は債務超過状態ではない。ただし、近年に都市圏空港の整備のための負債を増やしたことから、正味財産が減少して将来世代への負担が増えている。また、資産収益率の推移は、地方空港の整備の重視によって収益率は低下傾向にあったが、都市圏空港の整備に重点がシフトするとともに、地方空港の整備が一巡した1990年代から、収益率は改善されつつある。

さて、本節の財務分析は、現在世代と将来世代という時間軸で負担を分析したり、経常収支が赤字か黒字かを判断するには有益であるが、残念ながら本節は空港ごとの財務分析には踏み込めていない。本来、このような財務分析は、空港ごとに行われるべきである。本節の空港整備特別会計全体による財務分析では、どの空港がどれだけの収益率をもっているのか、どの空港がどれだけの将来負担を発生させているのか、どの空港からどの空港に内部補助がなされているのか、といった個別の分析を行うことはできなかった。

その理由は、空港整備特別会計の歳出歳入決算書が、空港ごとの投資の決算額を開示しておらず、空港ごとの財務諸表を容易に作成することができないからである¹⁶。前述のように、空港整備特別会計は、羽田空港を稼ぎ頭にして、その他の空港へ内部補助を行う構造になっている。しかしながら、現在の情報開示の状態では、どの程度、内部補助が行われているのか、まったく把握することができない¹⁷。

空港整備特別会計の内部補助システムは、結果的には地域間所得再分配として機能している。これを是とするか非とするかは、究極的には国民の選択に委ねられるべきであり、先験的には内部補助が全面的に悪いわけではない。しかしながら、情報がないなかで、国

¹⁶ 例外として、国管理空港の財務諸表を作成した添田(2000a,b)がある。また、地方自治体管理空港については内田(2007)がある。データが開示されていないため、個々の空港の財務諸表を作成するには相当の労力を要する。添田(2000a,b)は、減価償却費を考慮した場合、大都市空港でも経常赤字になる可能性を指摘している。

¹⁷ 空港に関わる情報提供の問題については戸崎(2001)、加藤・榊原(2006)を参照。

民にとって好ましくない所得再分配がなされているなら、それは大きな問題である。政府の財政情報の透明性を高め、空港の財政を国民がガバナンスできる体制をとることが必要である。

ところで、2018年度には、国土交通省が管轄する治水特別会計、道路整備特別会計、港湾整備特別会計、都市開発資金融通特別会計、空港整備特別会計を、社会資本整備事業特別会計に統合する方針となっている。批判の大きい特別会計の数の削減や、縦割り行政の排除などが期待されている。

しかしながら、本節の議論を踏まえれば、社会資本関係の特別会計をひとつのまとめたところで、空港整備特別会計がもつ問題を解決することはできない。むしろ、個々の特別会計がもつ問題点が隠されてしまう可能性もある。空港が現実存在するのは地方であり、多くの場合は、地方自治体が空港の運営を担当している。行政改革と同時に地方分権化が進められているなかで、今後の空港の運営のあり方を考えたとき、社会資本整備特別会計として統合することが、最終的な結論でないことは明白であろう。

2. 7 まとめ—結果と政策的含意について—空港ガバナンスと財務報告書のあり方

空港整備の時代が終わり、現在の空港は、地域主導の空港ガバナンスの時代に入ってきていると考えられる。そのときには、個々の空港のガバナンス体制を確立するためにも、空港の所有者（国や自治体）が財務報告書を作成することが不可欠になるであろう¹⁸。特に道州制のような本格的な地方分権が検討されるならば、地方分権時代の空港ガバナンスとはいかなるものかについて、検討しておく必要がある。

本節では空港整備特別会計の財務諸表を作成したが、そこでカバーされているのは、滑走路やエプロンなどの基本施設と呼ばれる空港の施設でしかない。空港には、ターミナルビルがあり、駐車場があり、それらが一体となって航空や空港の利用者に対してサービスを提供している。わが国では、成田国際空港、関西国際空港、中部国際空港が、基本施設とターミナルビルなどを一体経営し、それらをカバーした財務報告書を作成しているが、その方式を、他の個々の空港についても適用してゆく必要がある。

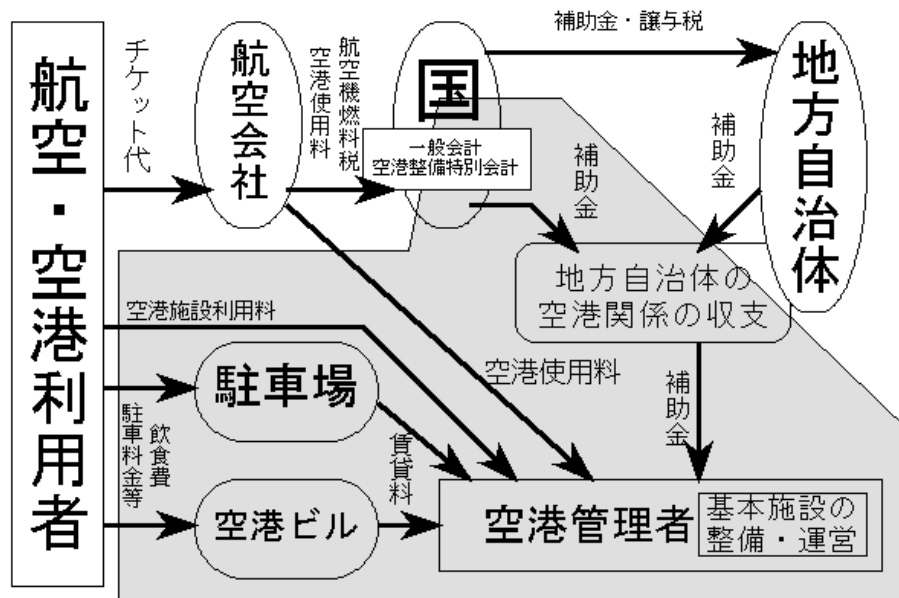
今後の空港ガバナンス、さらには空港ガバナンスが重視される時代には、その他の空港についても、一体経営を意識した財務報告書が必要となろう。ターミナルビルや駐車場といった経営資源と基本施設を総合的にマネジメントする発想は、財務報告書の一体化によって具体化する¹⁹。図2-12には、空港経営に必要な財務報告書がカバーすべき範囲（グレーの部分）を示している。現在、空港整備特別会計は国管理空港の空港整備を担当してい

¹⁸ 空港整備特別会計による画一的な整備を脱却すべきとの見解は、佐々木(1986a,b)、塩見(1992)、高橋(1992)、中条(1993a,b,c,d)、内田(1995)、松本(1997)、中条・伊藤(1998)、久保田・金指(1998)、石井(2006)、平井(2006)などを参照。また、秋葉(1997)は、必ずしも個々の空港の経営にはこだわらず、一定のエリアにおいて複数の空港の経営を一体的に考えるべきとする見解を示している。

¹⁹ 今橋(2000)は、資金調達手段としての非航空収入（ターミナルビルや駐車場から得られる収入）の重要性を指摘している。

るが、それを空港ごとに解体し、駐車場、ターミナルビル、さらには空港関係の地方自治体の空港運営の収支についても、財務報告書の対象とする。

図2-12 空港ガバナンスに必要な財務報告書範囲（グレーの部分）



統一的な財務報告書が必要なのは、国管理空港に限らない。第三種空港をはじめとして、地方自治体が管理する地方空港は、ほとんどの場合は区分経理されることがない²⁰。そのため、どの程度の資源が空港に投入されているのか、住民には非常に分かりにくい。住民による地方空港の運営に関わるガバナンスを高めるためには、少なくとも特別会計による経理区分、さらにはターミナルビルや駐車場との一体経営を表現する財務報告書の作成が必要である。

このような財務報告書の作成によって、はじめて個々の空港の適正なガバナンスの姿がみえてくる。すなわち、民営化、独立行政法人化、指定管理者、行政による運営などといった官と民の役割分担である²¹。個々に財務報告書を分断すれば、空港経営者側にコスト意識が芽生える。もはや一律に空港整備を行う時代は終焉した。地方分権時代における地域マネジメントの経営資源として、社会資本としての空港をどのようにガバナンスしてゆくかが、空港を生かした今後の地域活性化の視点として重要である。

²⁰ ただし、神戸空港は神戸市の特別会計によって区分経理されている唯一の地方空港である。

²¹ 藤田(1999a,b)は、イギリスにおける地方空港の民営化を紹介している。

表2-1 空港整備計画の変遷

	第1次空港整備五箇年計画	第2次空港整備五箇年計画	第3次空港整備五箇年計画	第4次空港整備五箇年計画	第5次空港整備五箇年計画	第6次空港整備五箇年計画	第7次空港整備七箇年計画	社会資本整備重点計画
期間	1967年度～1970年度	1971年度～1975年度	1976年度～1980年度	1981年度～1985年度	1986年度～1990年度	1991年度～1995年度	1996年度～2002年度	2003年度～2007年度
計画額／実績額（億円）	1,150／634	5,600／4,312	9,200／8,345	17,100／10,666	19,200／20,972	31,900／33,194	36,000／38,174	
整備事項	①東京国際空港および大阪国際空港の整備 ②地方空港の整備	①新東京国際空港の整備および関西国際空港の建設 ②東京国際空港等主要空港および地方空港の整備 ③航空保安施設等の建設 ④騒音対策事業の推進	①空港周辺環境対策事業の推進 ②航空保安施設等の整備 ③新東京国際空港の整備、関西国際空港についての調査、計画決定および建設の推進 ④一般空港の整備	①新東京国際空港の整備、東京国際空港の沖合展開の推進、関西国際空港建設計画の調査検討、推進 ②一般空港の推進 ③空港周辺環境対策の推進 ④航空保安施設等の整備	①新東京国際空港の既成、東京国際空港の沖合展開について一部供用開始、関西国際空港の整備の推進 ②一般空港の整備 ③空港周辺環境対策事業の推進 ④航空保安施設の整備	①新東京国際空港の2期施設の完成、東京国際空港の沖合展開の完成、関西国際空港の開港および全体構想推進のための調査検討等 ②一般空港等の整備 ③空港周辺環境対策事業の推進 ⑤航空保安施設の整備	①新東京国際空港の平行滑走路等および東京国際空港の沖合展開の完成、関西国際空港の2期事業、中部の調査検討・事業促進、首都圏の調査検討 ②一般空港等の整備 ③空港周辺環境対策事業の推進 ④航空保安施設の整備	①新東京国際空港の平行滑走路等および関西国際空港の2期事業、中部国際空港の整備の推進、東京国際空港の再拡張事業の推進 ②一般空港の整備（離島を除き新設を抑制し質的充実へ） ③空港周辺整備事業の推進 ④次世代航空保安システムの整備等
空港数（うちジェット化空港）	1970年度末 57（7）	1975年度末 70（18）	1980年度末 76（28）	1985年度末 78（39）	1990年度末 82（48）	1995年度末 90（54）	2002年度末 94（61）	2006年度末

（備考）国土交通省『数字でみる航空』および国土交通省（旧運輸省）資料より作成。

表2-2 主な空港の港格と性質

港格	性質		具体的な空港名とその数（ ）は現在建設中および建設予定の空港
第一種空港	国際空港路線に必要な飛行場		成田国際、関西国際、中部国際、東京国際、大阪国際の5空港 (成田国際空港、関西国際空港、中部国際空港は空港株式会社が管理主体)
第二種空港	主 要 な 国 内 航 空 路 線 に 必 要 な 飛 行 場	A: 設置が国土交通大臣の飛行場	新千歳、稚内、釧路、函館、仙台、新潟、八尾、広島、高松、松山、高知、福岡、新北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇の19空港
		B: 設置が国土交通大臣で管理が地方公共団体の飛行場	旭川、帯広、秋田、山形、山口宇部の5空港
第三種空港	地方的な航空輸送を確保するために必要な飛行場		離島空港など 56 (+2) 空港 (静岡・新種子島)
共用飛行場	自衛隊との共用飛行場		千歳、札幌、小松、美保、徳島の5空港
その他の飛行場	地方公共団体		弟子屈、岡南、但馬、広島西、枕崎、天草、大分県央、調布、名古屋の9空港

(備考) 国土交通省『数字でみる航空』より作成。

表2-3 空港整備事業費における国の負担および補助率 (%)

港格	設置管理者	負担補助の別	施設	新設または改良					災害復旧
				一般	北海道	離島	奄美	沖縄	
第一種空港	国土交通大臣	負担	基本・附帯施設	100	—	—	—	—	100
第二種空港	A: 国土交通大臣	負担	基本施設	2/3	85	80	—	95	80
		負担	附帯施設	100	100	100	—	100	100
	B: (設置) 国土交通大臣 (管理) 地方自治体	負担 補助	基本施設 附帯施設	55 55 以内	2/3 2/3 以内	80 80	— —	90 90	80 80 以内
第三種空港	地方自治体	負担	基本施設	50	60	80	80	90	80
		補助	附帯施設	50 以内	60 以内	80	80	90	80 以内
自衛隊との 共用空港	防衛大臣	負担	基本施設	2/3	85				80
			附帯施設	100	100				100

(備考) 基本施設とは滑走路、着陸帯、誘導路およびエプロン、付帯施設とは、排水施設、照明施設、護岸、道路、自動車駐車場、橋および政令で定める空港用地である。国土交通省『数字でみる航空』より作成。

表2-4 空港整備特別会計の財務諸表（単位：100 万円）

キャッシュフロー計算書		1986年度	1987年度	1988年度	1989年度	1990年度	1991年度	1992年度	1993年度	1994年度	1995年度	1996年度	1997年度	1998年度	1999年度	2000年度	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度	
支出		259,898	256,047	275,826	320,183	349,825	448,207	505,869	619,806	530,674	552,329	530,173	432,133	515,499	489,634	466,146	503,990	443,814	489,316	444,198	
	資本支出	139,078	164,608	172,162	176,225	187,345	251,554	301,233	412,622	339,482	367,619	338,567	214,477	230,206	168,432	144,883	154,307	134,387	138,102	130,379	
	経常支出	77,107	78,325	82,424	92,487	98,131	101,817	110,154	111,772	118,832	131,497	133,515	142,017	147,608	147,964	149,226	149,741	146,753	146,042	146,426	
	他会計へ繰入	24,616	2,572	4,142	5,255	7,204	9,791	17,797	41,139	52,395	42,382	52,684	64,506	72,599	85,697	91,826	106,679	107,250	106,254	106,046	
	出資金	19,000	10,300	11,100	38,300	50,100	76,800	74,200	54,100	19,900	10,800	4,800	10,200	43,494	44,348	44,542	38,088	40,886	50,208	34,000	
	貸付金	97	243	5,998	7,916	7,044	8,245	2,484	173	66	31	607	932	21,591	43,193	35,669	55,175	14,537	48,710	27,347	
繰入	一般会計より受入	97,699	86,750	88,039	92,788	92,827	95,995	114,959	143,960	146,894	134,285	142,983	149,238	208,454	207,875	187,295	204,543	173,451	178,736	159,830	
	他会計より受入（航空機燃料税収入を含む）	0	198	5,998	7,879	7,030	8,150	2,484	0	0	0	0	0	0	0	0	21,310	25,695	0	0	
	空港使用料収入	131,836	139,150	144,599	155,615	163,322	177,969	190,108	200,182	206,387	214,210	219,268	222,090	227,535	208,583	209,780	203,954	208,788	216,892	217,920	
	負担金等収入	7,031	10,499	9,904	16,668	23,328	11,811	12,859	11,201	16,377	18,459	13,549	13,559	10,210	9,531	9,175	8,204	5,604	7,777	7,063	
	その他収入	12,155	9,707	10,529	12,521	19,603	25,898	24,700	52,916	56,034	29,142	23,226	22,147	25,282	22,437	21,255	21,160	20,022	19,149	56,056	
	前年度剰余金受入	42,817	57,340	78,197	82,739	77,626	72,810	54,627	47,668	56,120	62,639	71,406	71,960	77,462	69,844	62,599	49,923	30,796	37,774	29,604	
	借入金	25,700	30,600	21,300	29,600	38,900	110,200	153,800	220,000	111,500	165,000	131,700	30,600	36,400	35,500	35,000	49,800	52,000	45,174	56,028	
	キャッシュフロー収支（次年度剰余金繰入）	57,340	78,197	82,739	77,626	72,810	54,627	47,668	56,120	62,639	71,406	71,960	77,462	69,844	64,136	58,957	54,904	72,543	16,186	82,304	
損益計算書		1986年度	1987年度	1988年度	1989年度	1990年度	1991年度	1992年度	1993年度	1994年度	1995年度	1996年度	1997年度	1998年度	1999年度	2000年度	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度	
費用		225,409	227,381	253,179	287,991	303,619	325,070	263,852	588,661	334,177	315,399	347,129	466,123	417,844	440,728	498,086	520,240	516,885	429,697	1,119,025	
	空港等維持運営費	77,107	78,325	82,424	92,487	98,131	101,817	110,154	111,772	118,832	131,497	133,515	142,017	147,608	147,964	149,226	149,741	146,753	146,042	146,426	
	他会計へ繰入	24,616	2,572	4,142	5,255	7,204	9,791	17,797	41,139	52,395	42,382	52,684	64,506	72,599	85,697	91,826	106,679	107,250	106,254	106,046	
	減価償却費	63,075	58,009	75,392	81,639	101,214	109,906	119,604	142,795	162,822	170,119	171,063	173,673	155,823	158,296	166,181	198,258	186,242	198,089	190,931	
	その他費用	68	-369	93	-184	30	-260	1,402	-439	1,112	2,044	1,958	1,958	-2,666	1,024	11,434	1,534	-4,232	-112	810	
	債務負担	2,731	10,404	8,245	20,893	23,908	48,820	-33,385	236,552	-64,152	-102,514	-84,482	6,049	-25,848	-16,863	19,978	8,612	7,801	-28,308	591,942	
	退職給付引当金繰入	471	243	143	275	321	369	612	723	531	464	432	458	483	474	493	511	527	546	565	
	剰余金受入	57,340	78,197	82,739	77,626	72,810	54,627	47,668	56,120	62,639	71,406	71,960	77,462	69,844	64,136	58,957	54,904	72,543	16,186	82,304	
	収益	358,896	334,976	377,823	530,555	1,079,593	433,823	344,822	781,907	396,205	78,803	479,394	417,279	434,161	451,078	258,140	404,947	473,818	473,012	543,957	
	一般会計より受入	0	198	5,998	7,879	7,030	8,150	2,484	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21,310	25,695	0	0
空港使用料収入	131,836	139,150	144,599	155,615	163,322	177,969	190,108	200,182	206,387	214,210	219,268	222,090	227,535	208,583	209,780	203,954	208,788	216,892	217,920		
その他収入	11,848	9,398	10,222	12,202	19,277	25,447	24,330	38,311	38,365	28,920	23,067	22,022	25,156	22,322	21,157	21,089	19,958	19,062	45,917		
資産価値増加	172,395	128,890	138,807	272,120	812,338	149,546	73,273	495,746	95,333	-226,965	165,653	101,207	104,009	150,329	-35,395	108,671	188,581	199,284	250,516		
剰余金受入	42,817	57,340	78,197	82,739	77,626	72,810	54,627	47,668	56,120	62,639	71,406	71,960	77,462	69,844	62,599	49,923	30,796	37,774	29,604		
純資産の増加	133,487	107,594	124,644	242,563	775,974	108,853	80,969	193,246	62,028	-236,596	132,265	-48,844	16,317	10,350	-239,956	-115,293	-43,067	43,316	-575,067		
貸借対照表		1985年度末	1986年度末	1987年度末	1988年度末	1989年度末	1990年度末	1991年度末	1992年度末	1993年度末	1994年度末	1995年度末	1996年度末	1997年度末	1998年度末	1999年度末	2000年度末	2001年度末	2002年度末	2003年度末	2004年度末
資産		1,978,915	2,131,181	2,297,574	2,461,400	2,755,779	3,584,377	3,861,981	4,108,966	4,818,847	5,004,952	4,875,847	5,075,780	5,090,153	5,180,085	5,239,651	5,046,367	5,041,961	5,052,030	5,069,687	5,063,920
	流動資産	42,817	57,340	78,197	82,739	77,626	72,810	54,627	47,668	56,120	62,639	71,406	71,960	77,462	69,844	64,136	58,957	54,904	72,543	16,186	82,304
	インフラ資産	1,429,313	1,535,694	1,656,400	1,802,533	1,985,807	2,177,764	2,367,332	2,535,271	2,794,953	2,931,320	3,103,609	3,260,171	3,260,303	3,259,320	3,220,519	3,193,475	3,064,695	2,979,153	2,944,063	2,974,169
	その他の行政財産	412,818	425,189	439,787	436,178	497,145	1,065,316	1,087,193	973,514	1,382,728	1,412,289	1,157,260	1,178,680	1,196,843	1,231,186	1,250,885	1,027,633	1,042,862	1,064,389	1,106,573	1,069,289
	投資等	93,967	112,857	123,189	139,949	195,201	268,487	352,829	552,513	585,045	598,705	543,573	564,962	555,545	619,735	704,111	766,302	879,501	935,946	1,022,865	958,159
負債		48,422	54,024	95,270	124,958	175,726	238,854	398,244	517,339	970,641	1,013,196	1,068,841	1,106,383	1,123,871	1,106,456	1,083,126	1,088,506	1,080,437	1,071,114	1,016,978	1,591,843
	債務負担	16,749	19,480	29,883	38,128	59,021	82,929	131,749	98,365	334,917	270,764	168,250	83,768	89,817	63,869	47,106	67,084	75,696	83,497	55,189	647,131
	借入金	23,300	25,700	56,300	77,600	107,200	146,100	256,300	408,168	624,196	730,372	888,068	1,009,660	1,020,641	1,028,590	1,021,650	1,006,558	989,366	971,716	945,342	927,700
	退職給付引当金	8,373	8,844	9,067	9,230	9,504	9,825	10,195	10,806	11,529	12,059	12,523	12,955	13,413	13,896	14,370	14,863	15,375	15,902	16,448	17,012
	正味財産	1,930,493	2,077,157	2,202,303	2,336,442	2,580,054	3,345,523	3,463,737	3,591,627	3,848,205	3,981,757	3,807,006	3,969,397	3,966,282	4,073,629	4,156,525	3,967,862	3,961,525	3,980,916	4,072,709	3,492,077
一般会計からの繰入によるインフラ資産形成																					
累計額（減価償却累計額控除後）	420,068	433,245	450,797	460,090	455,249	441,254	447,765	489,300	551,693	631,288	678,456	706,272	748,098	836,430	908,048	947,496	1,064,486	1,126,041	1,173,623	1,168,035	
純資産	1,510,425	1,643,912	1,751,507	1,876,352	2,124,804	2,904,269	3,015,972	3,102,327	3,296,513	3,360,469	3,128,550	3,263,125	3,218,184	3,237,199	3,248,477	3,010,365	2,897,039	2,854,875	2,899,086	2,324,042	
資産負債増減表		1986年度	1987年度	1988年度	1989年度	1990年度	1991年度	1992年度	1993年度	1994年度	1995年度	1996年度	1997年度	1998年度	1999年度	2000年度	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度	
資産		152,266	166,393	163,826	294,380	828,598	277,603	246,985	709,881	186,105	-129,105	199,932	14,374	89,931	59,566	-193,284	-4,405	10,069	37,657	-5,767	
	流動資産	14,523	20,857	4,542	-5,113	-4,816	-18,184	-9,859	8,452	6,519	8,767	554	5,501	-7,618	-5,708	-5,179	-4,063	17,639	-58,356	66,117	
	インフラ資産	106,391	120,706	146,133	183,274	191,957	189,568	167,938	259												

3. 県営名古屋空港の経緯と指定管理

3. 1.はじめに

本節では、地方における空港ガバナンス・システムの事例として、国営から県営に所有形態が変更された県営名古屋空港に着目し、運営の変化の事例を議論する。その結果として、旧名古屋空港（第2種空港、国：設置（所有）・国：管理）の愛知県への移管は、どのような効果を生み、政策努力を引き出すようになったのかを、航空旅客の集客、空港収支の公開と、効率的な空港経営（費用削減力、指定管理者制度）、空港周辺地域の活性化、地域産業政策の観点から考察する。

本節の構成は以下の通りである。2節では、空港の特徴とその経緯について説明する。3節で空港の基本コンセプトとその展開を説明する。4節で空港施設への指定管理制度の導入と空港経営への影響を議論する。5節では、地域産業政策の展開を説明する。最後に、6節では、本節で得られた結果の政策的含意について簡単に述べる。

3. 2 空港等の特徴とその経緯

県営名古屋空港（航空法上では「名古屋飛行場」）は、中部国際空港の開港に伴い廃止された旧名古屋空港（国土交通省が設置管理する第2種空港）の基本施設を引き継ぐ形で県営化され、2005年2月に開港した²²。旧名古屋空港は、戦前(1944年)から供用が開始され、当時は主に軍用利用であった。1960年には、民間用（第2種空港）として供用が開始された。しかし東海道新幹線の開通とともに国内線の利用旅客が大幅に減少し、空港機能が縮小した。その後、日本経済の国際化の進展にともない、国際線の利用旅客が増加し、空港容量の逼迫・混雑が認識されるようになり、新たな空港建設が模索され、愛知県常滑沖に中部国際空港が開港された。

旧名古屋空港の関連する施設として、航空自衛隊小牧基地と三菱重工小牧南工場があり、航空自衛隊小牧基地は主に輸送任務を担う部隊が駐屯しており、三菱重工小牧南工場が主

²² 名古屋空港に関する詳細な歴史、および中部国際空港開港前から県営化までの経緯については、澤野(2006b)としてまとめている。

に航空機の修理・メンテナンスを行っている工場である。この両者とも、県営化後も引き続いて機能は維持されている。空港周辺の地理的特性として、近くが高速道路のジャンクション（小牧 JCT）となっており、物流の集積点となっている。また旧名古屋空港にはアクセス鉄道が整備されなかった経緯から、空港周辺には公営・民営の駐車場が多くあったが、県営化後は大幅に減少した。その他、名古屋エアケータリングなどのサービス会社の立地がある。

旧名古屋空港の空港ビルは、名古屋空港ビルディング㈱が所有しており、旅客需要の増加から 1985 年に国内線ビルを新築、1987 年に国際線ビルを新築している。県営化後は、この名古屋空港ビルディング㈱が愛知県より指定管理を受け、空港管理を担っている。また国際線ビルは比較的新しく、ビル施設内のテナント誘致が積極的に進められている。

表 3-1 は、名古屋空港について、国有施設から愛知県へ移管されるまでの経緯を年表としてまとめたものである。この国営から県営化される経緯の特徴として、基本的には旧名古屋空港の空港機能（航空自衛隊小牧基地・三菱重工小牧南工場を含む）を維持するという方針のなかで、その設置管理者の引き受け先をどうするかという問題があった。ただし基本的な旅客需要は、すべて中部国際空港に移ることは決定されていたため、空港収支上の懸念があった。この制約が、空港施設の国有財産処分や着陸料等の減免などの措置と関連する。次は地方財政的な側面であり、県有施設の空港として、その効率的な運営が求められる制約がある。この点が、空港施設の指定管理者制度の活用と関連する。最後は、長年にわたり航空機騒音対策で協力を得てきた住民との関係であり、この点からの地域振興の政策が求められるという制約である。これらの制約のなかで、県営名古屋空港の設置管理者は誰となり、何をすべきかが議論されてきた。

この県営化後の展開をまとめたのが、愛知県(2003)『名古屋空港新展開基本計画』である。この基本計画は、中部国際空港開港（2005 年 2 月）以前より愛知県ホームページに公表されている資料である。基本計画は主に 2 つのパートから構成されており、前半は名古屋空港の新展開について、その経緯・空港及び周辺地域の概要・存続の意義・客観的優位性・存続の効果・空港と地域の観点から取りまとめており、後半は新展開のコンセプトについて、中部国際空港との相関関係・基本コンセプトの観点から取りまとめている。この後半の「基本コンセプト」が、現在の県営名古屋空港の展開方針となっている。

これら新展開基本計画が定まった後の進展は、以下のとおりである。まず航空法上の飛行場種別が決定され、一定の利用制約が課された。正式名称は「名古屋飛行場」とされ、

種別は国土交通大臣が指定する公共用飛行場の「その他の飛行場」とされた。この飛行場での取り扱いは、原則として国内線ネットワークを担う空港としないという意味であり、路線就航に一定の制約がある²³。ただし周辺住民に配慮して、長年親しまれてきた「名古屋空港」名称を利用する方針が公表され（2004 年 4 月 15 日）、現在では「県営名古屋空港」として名称利用されている（愛知県「県営空港の設置」許可申請について、報道発表資料 2004 年 4 月 15 日）。

3. 3 基本コンセプトとその展開

愛知県(2003)『名古屋空港新展開基本計画』では、県営化後の名古屋空港の基本展開について、その方針を明らかにしている。まず中部国際空港開港後、東海地方における空港機能分担について、相関関係というキーワードを利用して、中部国際空港は「国際線・国内線の集中する国際拠点空港」、県営名古屋空港は「身近・便利な小型航空機の拠点空港」として補完的機能を果たすとしている。この空港機能分担のもとで、県営名古屋空港の基本コンセプトとして、(1) コミューター航空の活動拠点、(2) ビジネス機の受入拠点、(3) 小型常駐機の活動拠点、(4) 広域防災拠点の 4 点を掲げ、その展開を図るものとしている。本節では、はじめに通勤航空の定義と政策展開についてまとめ、その後この 4 点の基本コンセプトに関する展開状況と成果についてまとめている。

通勤航空—その定義と政策展開—

西岡・菊池・五十嵐(1999a,b)では、日本の通勤航空政策の展開についてまとめており、その定義は「座席数 60 席以下、小型航空機、不定期旅客輸送」の 3 点で特徴づけることができることが示されている。その政策的経緯として、1983 年に離島限定だったものを解除して内陸間輸送を可能にした後、(1) 政策展開は国土計画（定住構想の三全総）と地方空港整備と関係を持つものであったこと、(2) 地域航空という概念を提示し、小型航空機を使用する通勤航空と、主にヘリコプターを使用するそれ以外の航空に区

²³ 宮内(2001)では 2000 年 2 月の航空法改正により通勤航空も事業免許上も定期に格上げされ、旧定期航空路線への参入も可能となり境界が不明瞭となったことを述べている（ただし 100 席未満は地方航空局扱い）。同様に中溪(2003)でも航空自由化（航空法改正）後には、通勤航空会社は国内定期航空運送事業として許可されるので、路線参入の自由が適用され、混雑空港への制限を別にすれば、どの路線にも参入できるようになったとしている。

分したこと、(3) 1985 年 7 月の市場開放アクションプログラム（小型航空機・ヘリコプター）と関連を持つものであったことが合わせて述べられ、運輸省による二地点間旅客輸送の規制緩和につながったとしている。

宮内(2001)では、2000 年に実施された航空自由化後において、コミューター航空の定義と機能がどのように変化したかをまとめており、(1) コミューター航空も事業免許上では定期に格上げされたこと、(2) 旧定期航空路線への参入も可能になり境界が曖昧になったことを指摘している。中溪(2003)では、同じく航空自由化後におけるコミューター航空の定義についてまとめており、その特徴は座席数が 60 席以下の航空機であったものが 99 席以下と変更された点にあるとしている。

離島航空輸送を除くと、都市間輸送における代表的なコミューター航空会社は、ジェイ・エア（日本航空系）と中日本エアラインサービス（全日本空輸系）の 2 社であった。ジェイ・エアは、1987 年に広島を拠点として、松山・大分を結ぶ路線として開設されたコミューター航空会社「西瀬戸エアリンク」の路線を、ジャル・フライト・アカデミー（日本航空 100% 出資子会社）が 1991 年に路線継承したことを契機とし、1996 年に設立された²⁴。このとき運航基地を長崎空港から広島西空港（旧広島空港）に移転した。2005 年には、運航基地を再び広島西空港（旧広島空港）から県営名古屋空港（旧名古屋空港）に移転した。そして 2006 年には、旧定期航空路線であった「県営名古屋－福岡」線を開設している。

中日本エアラインサービスは、1988 年に中日本航空の旅客輸送部門を分離して設立され、運航基地は旧名古屋空港に置かれた。資本は、中日本航空・名鉄総合企業・全日本空輸の 3 社で 90%、名鉄グループが残り 10% を出資した。1991 年に「名古屋－富山」線を開設、2002 年には「名古屋－成田」線を開設している。2004 年には、中部国際空港開港を控え、本社機能を豊山町（名古屋空港）から常滑市（中部国際空港）に移転し、出資構成を変更して全日本空輸の子会社となり、社名も「エアーセントラル」となった。現在、路線はすべて中部国際空港を拠点として開設されている。

²⁴ 酒井(2005)では西瀬戸エアリンクの設立経緯をまとめ、その需要構造の分析を行い、瀧内(2007)ではジェイ・エアが西瀬戸エアリンクの旧路線を継承するに至った経緯を説明している。

3. 3. 1：県営名古屋空港の特別措置と成果および利用実績

県営名古屋空港では、いくつかの特別措置が実施されている。まず条例で定められる着陸料は、国が定める料率と同じものであり、本則の 7/10 とする地方空港向け措置も同様である。しかし県営名古屋空港の空港使用料および周辺施設利用料に関して、2008 年 3 月までを期限として、条例によって特別措置が実施されている。空港使用料については、県営名古屋空港を運航の本拠地とすることを条件として適用を受けるもの（拠点国内定期航空運送事業者）であり、特例として着陸料を本則の 1/3、停留料を本則の 1/3 とするものである。周辺施設利用料については、月 4,500 円/㎡である業務用施設使用料を、2006 年 3 月までは月 1,700 円/㎡、2008 年 3 月までは月 3,500 円/㎡とするものと、通勤・通学用航空機利用の旅客に対する駐車場使用料を 7 日間無料とするものがある。

このような県営名古屋空港における特別措置の第一の成果は、ジェイ・エアの運航基地を空港に誘致できたことである。現在、県営名古屋空港を本拠地とする通勤・通学用航空会社はジェイ・エアのみである。このジェイ・エアを中心とした通勤・通学用航空旅客の統計は、県営名古屋空港のホームページ（愛知県航空対策課）にて公開されている。この公表されているデータを利用して、通勤・通学用航空旅客の動向をまとめると次のとおりである。

図 3－1 は、就航路線別に旅客数の動向をまとめたものである。多客路線としては秋田・高知・新潟・松山・熊本・福岡があり、少客路線としては長崎・帯広・山形・北九州がある。図 3－2 は、就航路線別に搭乗率の動向をまとめたものである。高率路線としては帯広・秋田・松山・熊本・新潟・山形があり、低率路線としては長崎・福岡・高知・北九州がある。多客かつ搭乗率が高率な路線は秋田・松山・熊本・新潟となっており、好調な路線と不調な路線が明確に分かれていることが特徴である。また「県営名古屋－福岡」線は 2006 年 11 月に開設されたが、中部国際空港との機能分担の観点から、その就航の是非が議論されたことがある（日本経済新聞,2006 年 10 月 6 日,朝刊（中部面））。さらに名古屋・福岡間の都市間輸送は、航空と鉄道（東海道・山陽新幹線）が分担する形になっており、両交通手段とも都市間輸送において、圧倒的な時間的優位性を持っていない。このため中部国際空港開港を契機に、航空と鉄道間で激しい旅客獲得競争が行われるようになっている²⁵。

²⁵ 日本の都市間輸送における航空と鉄道の競合については、杉浦(2001)や澤野(2006a)がその議論や分析

3. 3. 2 : その他の政策展開について

その他の基本コンセプトに関する展開は、次のとおりである。国際ビジネス機の受入拠点化に関しては、ビジネス機専用ターミナルの整備と PR 活動がある。専用ターミナルの整備は主に旅客の空港内移動距離の短縮化を目的に実施されたものであり、加えて運航予定 3 日前までの連絡で出張 CIQ 審査を受けることができるようになっている。表 3-2 では、県営名古屋空港における国際ビジネス機の利用状況をまとめており、利用機数は 2005 年度が 90 機、2006 年度が 119 機と増加していることがわかる。PR 活動については、2007 年 2 月 9 日にビジネス機航空フォーラムを開催、ブース展示・実機展示・パネルディスカッションなどを行い、参加者は 750 名となった。

小型常駐機の活動拠点化に関しては、朝日航洋(株)に対する拠点誘致活動が主なものとなっている。朝日航洋(株)は、航空・空間情報を主たる事業として、1955 年 7 月に設立、本社は東京都豊島区である。株式は未上場であり、主な株主はトヨタ自動車(株)が 97.4% (連結対象)、野村土地建物(株)が 1.6%である (2004 年 3 月現在)。2005 年 11 月には、名古屋オペレーションセンターとして、空港内に格納庫を建設着工している。また今後の展開として、ビジネス機事業の拡大方針を表明している(日本経済新聞,2006 年 2 月 9 日,朝刊(中部面))。

広域防災拠点の整備(案)に関しては、その基本的な機能として、災害医療支援、災害対策要員の活動拠点、総合調整、緊急輸送、防災資機材の備蓄、防災教育・普及啓発が掲げられている。主に県営名古屋空港を拠点とする場合、回転翼機の対象エリアとして愛知・岐阜・三重・静岡の 4 県、大型航空機の対象地域として海外救援が想定されている。また名古屋圏広域防災ネットワーク整備・連携方策検討委員会(内閣府)では、県営名古屋空港と名古屋港の「中核的広域防災拠点」構想を掲げ、報道発表資料「名古屋圏広域防災ネットワーク整備基本構想」の公表について(内閣府(防災担当)・国土交通省中部地方整備局,2004 年 7 月 7 日)では詳細な構想が明らかにされている²⁶。

3. 4 空港施設の指定管理と空港経営

を行っている。

²⁶ 赤井(1997)では、外国の地方自治体における地震対応のあり方の文献サーベイを行い、地方自治体の地震災害に対する基本的対応をまとめている。

本節では、はじめに旧名古屋空港の県営化とその管理移管について説明し、その最大の特徴された空港の指定管理委託の概要についてまとめている。その後、県営名古屋空港全体としての空港経営と収支概況、その特徴についてまとめている。

3. 4. 1 : 空港の県営化とその管理移管

空港の設置管理者の義務として主なものは、(1) 施設・駐車場の使用許可や使用料の徴収などの飛行場施設の運営、(2) 管制・場面管理・航空機への情報提供などの飛行場施設の運用、(3) 航空灯火・無線などの飛行場施設の維持管理がある。国（旧名古屋空港）から愛知県（県営名古屋空港）へと設置管理者が移管されるにあたり、愛知県(2003)『名古屋空港新展開基本計画』において、その基本的な計画案が提示されている。ここでは、特に地方自治法の規定による指定管理委託を利用する方針が明記されている。その指定管理委託の基本方針は、飛行場施設の運用と維持管理については再委託することとし、飛行場施設の運営のみをその固有業務とすることとしている。以下では、管理移管に関する基本案と指定管理委託の概要を説明することとする。

国が設置管理する空港（旧名古屋空港）であった頃、飛行場管制（飛行場施設の運用）は国土交通省が担っていた。県営化された後は、飛行場管制（管制官）については防衛庁、運航情報（通信官・情報官）については愛知県が指定管理者を通じて再委託している。また飛行場の土木施設・航空保安施設の維持管理についても、同様に愛知県が指定管理者を通じて再委託を実施している。現在、この業務を受託しているのは財団法人航空機安全運航支援センターである。

施設・駐車場の使用許可や使用料の徴収などの飛行場施設の運営は、指定管理者の固有業務である。この管理運営の基本的考え方として、設置管理者（愛知県）は各種団体との協定等の締結を、指定管理者は(a) 事業者からの空港使用料の徴収、(b) 旅客からの駐車場使用料の徴収、(c) ターミナルビルの運営・維持管理を、そして事業者(FBO)は給油・ハンドリング・整備等を担うとしている。この指定管理者を受託したのが、名古屋空港ビルディング(株)である。

しかしながら、指定管理者といっても、空港の場合には、委託形態の背後に、空港の設置管理者（責任者）と、実際の管理者が異なることによる安全面への配慮から来る、飛行場についての委託の範囲の制約がある。委託可能な管理業務と不可能な管理業務に分かれる。(この分離には明確なものはなく、随時、国交省内部で、安全面を配慮して調整されて

いるようである。)航空機の安全運航確保や航空法に定められた権限行使にあたるものに関しては、委託不可能な管理業務になっており、委託可能な管理業務は、施設の点検・清掃、軽易な施設の補修、改良などの工事、警備・消火救難などの保安業務などに限られる。したがって、管理業務そのものを包括的に委託することは認められていないのが現状であり、指定管理者に裁量の余地が少ない可能性が高く、インセンティブの観点からも指定管理によりどのくらい効果が出るのかには疑問の余地がある。²⁷

3. 4. 2：県営名古屋空港の指定管理委託

愛知県(2003)『名古屋空港新展開基本計画』では、管理運営のあり方(p.22)として、空港全体について一体的に空港管理運営主体に管理委託することを検討することとし、経営努力を促すインセンティブの付与、経営の効率化、利益のサービス向上や利用料金への反映など旅客還元を図ることが望ましいとしている。このため、地元に着した民間企業(第3セクター等)を活用することも一つの案であるとしている。

愛知県(2004)『愛知県名古屋飛行場指定管理者募集要項』は、上記の基本計画に基づき、空港指定管理者の募集要項をまとめたものである。表3-1には、その経過をまとめており、2004年7月に募集開始、同10月に指定が行われた。県営名古屋空港の指定管理を受託したのは、従前に空港ビルを所有していた名古屋空港ビルディング(株)である。この要綱で定められる指定管理業務(要綱第2節)は、業務内容は飛行場施設の運営・運用・維持管理、業務時間はターミナルビルと駐車場については午前0時から午後12時、その他の施設については飛行場の運用時間、業務に必要な資格として危険物取扱者(乙種第4類)・防火管理者(甲種)・電気主任技術者(第三種)・建築物環境衛生管理技術者・第3級陸上特殊無線技士、そして特記事項として「航空保安施設無線施設(ILS)の維持管理のため、第2級陸上無線技術士の資格者でILSの保守管理経験1年以上の者が必要」とし、県は指定管理業務に必要と認める物品を指定管理者に無料で貸与するとしている。

管理に当たっての条件等(要綱第3節)では、指定管理料(県が指定管理者に支払う経費)は2004年度分については指定管理準備業務を含み1億4,499万5千円以下、その他の年度については7億3,000万円以下、期間は飛行場供用開始日(2005年2月17日)か

²⁷ このような委託可能な範囲を定める資料として、赤井(2006)ではバス事業(一般旅客自動車運送事業)における「管理の授委託について(国土交通省自動車交通局長,2004年6月30日)が紹介されており、柔軟な委託ができない制約の存在を明らかにしている(p.261,脚注3)。

ら 2015 年 3 月 31 日まで、その他に管理の基準として航空法の遵守、その他の留意事項として地方自治法上の指定管理規定の適用が明記されている。

空港施設の県営化（所有権移転）の経緯は、次のとおりである。土地については、一部に名古屋市有地（貸付契約）と河川等用地（占用許可）があるものの大半は国有地であったので、2005 年 2 月に国より購入及び譲与を受けた。建物については、ターミナルビルは従前の所有者であった名古屋空港ビルディング㈱より 2005 年 2 月に寄付を受けて県有財産となり、管理庁舎・その他（電源局舎等）は同じく 2005 年 2 月に国より購入した²⁸（愛知県ヒアリングより）。

指定管理委託に関しては、2004 年 7 月に指定管理者の募集を開始し、同 8 月に資格審査と選定を行い、10 月に指定、11 月に契約を締結した²⁹。結果として、公募の申請者は名古屋空港ビルディング㈱の 1 社のみであり、資格審査においても基準に適合しているとの評価を得て選定された（愛知県ヒアリングより）。

県営名古屋空港の特徴をまとめると、一連の県営化の措置により、土地・建物も愛知県の県有財産となっており、その管理権限はすべて愛知県にある。上記で述べた管理の制約により「空港本来業務」と定められた業務については委託することができず、特に使用料金等の設定は委託できず、料金徴収等の事実上の行為のみが委託できるものとされている。このため着陸料等（着陸料・時間外離陸料・停留料・その他滑走路使用料・会議室利用料・駐車場使用料）は愛知県名古屋飛行場条例（平成 16 年 7 月 2 日条例第 44 号）で規定され、県有財産である着陸料等の料金の徴収が委託できるのみであり、告示（愛知県告示第 75 号・平成 17 年 2 月 4 日）によって名古屋空港ビルディング㈱に委託されている。

すなわち『愛知県名古屋飛行場指定管理者募集要項』で定められた「指定管理者が行う業務（指定管理者業務）」では、指定管理委託により費用削減努力のみが発揮できる形となっており、愛知県も「県職員を減らし、施設の点検・補修も効率化して経費を抑える」ことを目指すとコメントしている（日本経済新聞,2004 年 3 月 31 日,朝刊（中部面）.）³⁰。

²⁸ ターミナルビルの運営については、2004 年 7 月の愛知県名古屋飛行場条例と空港指定管理者募集要項に「飛行場施設の運営に関する業務」として会議室・業務用施設及び駐車場の使用許可および使用料の徴収が盛り込まれているが、実際に名古屋空港ビルディングよりターミナルビルの寄付を受けたのは 2005 年 2 月となっている。

²⁹ 名古屋空港の県営化までの経緯と指定管理者委託までの流れについては、表 3-1 でまとめている。

³⁰ 指定管理者制度の活用においては、指定管理者独自の収入確保努力の余地を認めるか否かの判断は重要な点であり、空港業務の指定管理においても、この点の検討は今後に残された課題である。

3. 4. 3 : 指定管理者－名古屋空港ビルディング㈱－

受託者である名古屋空港ビルディング㈱は、事業を不動産賃貸・物品販売として、主に旧名古屋空港のビル管理会社として、1957 年 4 月に設立された。本社所在地は愛知県西春日井郡豊山町、株主は愛知県・名古屋市が 50%、名古屋鉄道が 24.8%、その他に地元財界・航空会社が出資する第 3 セクターである。旧名古屋空港の時期には、その売上高は約 127 億円（1994 年）であった。1964 年には、東海道新幹線が開通して、国内線旅客が大幅に減少したが、その後に国際線旅客の大幅な増加により、1987 年 4 月には新しい国際線専用ビルを開業したが、その後に再び新国際線ターミナルビルを開業する必要性が生じ、1999 年 4 月に竣工、そして現在の国際線ビルの形となった³¹。

添田(1999)では、旧名古屋空港の時期における名古屋空港ビルディング㈱の収支概況が示されており、1999 年度において、収入は約 142 億 1,100 万円、支出は約 115 億 9,000 万円の黒字であるとしている。

表 3－3 は、県営化前の名古屋空港ビルディング㈱の経営状況等をまとめたものである³²。パネル A は資産・負債・正味資産の状況をまとめたものであり、近年の経常利益は約 35 億円程度で、資産・負債・正味資産から見ても健全な状況にあることがわかる。パネル B は、役員・職員構成をまとめたものであり、地方公共団体出身者（退職・出向）が占める割合が低い法人であることがわかる。パネル C は出資・補助金・貸付金・損失補償債務残高の状況をまとめたものであり、出資金は 2 億 1,000 万円に変動なく、補助金・貸付金・損失補償債務残高はない。パネル D は法人に対する点検評価・外部監査・情報公開の状況をまとめたものであり、点検・評価委員会の設置については特段の必要性を認めないため未設置であるが、他の監査事項や情報公開については整備され、2004 年度から実施されている³³（外部監査の導入・ネット公表の実施）。

県営化後の名古屋空港ビルディング㈱の収支状況は、会社ホームページ上に公表された損益計算書（2005 年度）によると、営業収益は 10 億 9,900 万円（うち空港管理収入は 6 億 9,500 万円）、営業外収益は 3,000 万円、営業費用は 19 億 5,100 万円、営業外費用が 600 万円と赤字となっている。このように名古屋空港の県営化により、空港ビルの収支は約 10

³¹ 名古屋空港および名古屋空港ビルディング㈱の歴史とその概況については、名古屋空港ビルディング株式会社(1987,1999),名古屋鉄道株式会社(1994),澤野(2006)がある。

³² この集計表は、赤井(2006)の第三セクターの概要分析と対応している。

³³ 県営名古屋空港の開港は 2005 年 2 月（2004 年度）であり、開港に合わせて実施体制を整備している。

分の1程度に縮小し、収支構造が大幅に変化したことがわかる。

3. 4. 4 : 空港経営－中部国際空港開港前の名古屋空港と県営名古屋空港－

ここでは県営名古屋空港全体としての収支構造および空港経営について説明する。図3－3は、縦軸に着陸回数、横軸に年度四半期をとり、県営名古屋空港の滑走路の利用状況をまとめたものである。その特徴として、最も利用頻度が高いのが自衛隊機、次に民間・その他、そして民間・定期となっていることがわかる。表3－4は、第1列目に年度四半期、第2列目に利用台数、第3列目に（うちコンピューター航空旅客分）をとり、県営名古屋空港の駐車場の利用状況をまとめたものである。表3－4の利用台数と（うちコンピューター航空旅客分）は集計方法が異なるが、駐車場利用者の多くはコンピューター航空旅客であることがわかる。また現在、県営名古屋空港の駐車場は常に満車に近い状況である。

愛知県(2003)『名古屋空港新展開基本計画』では、県営化後の空港収支計画および空港経営案が提示されていた。県営化後の初期投資と経常事業費について明記され、初期投資は用地・工作物・施設設備・工事費用の計画、経常収支については収入項目・支出項目の計画が説明されている。経常収支の収入項目では、航空系収入と非航空系収入に区分され、航空系収入としては着陸料・停留料、非航空系収入としては用地賃貸料（格納庫・給油施設等）・駐車料金・フロア賃料・防衛庁負担分がある。このうち条例（愛知県名古屋飛行場条例）により減免措置が実施されているのが、着陸料・停留料・駐車料金・フロア賃料の4つである。2005年度決算では、経常収入は9億9,300万円、その内訳は航空系収入が7億1,600万円（うち防衛庁からの収入額が6億8,300万円）、非航空系収入が2億7,700万円である。

経常収支の支出項目では、空港管理・運営費と施設維持・補修費に区分され、空港管理・運営費としては人件費・需用費・業務委託費（運航情報提供、警備、鳥害防除等）、施設維持・補修費としては維持管理費（土木施設、灯火、電源局舎、庁舎）・物品購入費（灯火）・光熱水費がある。2005年度決算では、経常支出は10億8,500万円、その内訳は指定管理者委託費が7億3,000万円、県直接事業費（補修・環境対策・人件費）が3億5,500万円である。2005年度では、経常収支では赤字決算となっている（愛知県ヒアリングより）。県営名古屋空港の収支構造の特徴をまとめると、経常収入額（9億9,300万円）のみで空港管理・運営費（指定管理者委託費：7億3,000万円）は十分に賄えているが、支出項目の県直接事業費で投資（補修・修繕費）が行われると赤字額が拡大する傾向にある。

このような空港収支は、適宜に報道発表が行われており、その収支動向およびその見込みは新聞記事として公表されている。2005年度の空港収支見込みは約2億3,700万円の赤字（日本経済新聞,2005年1月15日,朝刊（中部面）.）だったが、新規路線の開設などにより赤字額は縮小し、県議会の空港・交通対策特別委員会で報告された2005年度収支は9,200万円の赤字（日本経済新聞,2006年8月4日,朝刊（中部面）.）となった。2006年度の空港収支の見込みは1,600万円の赤字予想であったが補修・修繕費がかさみ当初予想より増加する見込みで、2007年度の空港収支は航空灯火の整備など補修・修繕費（2億5,700万円）を計上して約1億8,300万円の赤字が予想されている（日本経済新聞,2007年5月16日,朝刊（中部面）.）。

このような収支構造のもと、次のような県営名古屋空港および空港ビルの展開が進められている。大手スーパー・ユニーは、2007年夏をメドとして、旧国際線ビルに大型商業施設の出店を予定し（日本経済新聞,2006年3月1日,朝刊（中部面）.）、愛知県は2007年度予算で周辺土地の取得や空港ビルの改修のため20億円の大型投資を行う方針を明らかにしている（日本経済新聞,2007年1月15日,朝刊.）。

3. 5 航空産業の集積－地域産業政策の展開との関連－

本節では、東海地域における航空産業の集積と県営名古屋空港の関係について、産業誘致の政策努力という観点から、その概要を報告する。

現在、経済産業省と三菱重工が中心となって特定目的会社(SPC)を設立し、官民国産ジェット機プロジェクトが進められている。東海地域は、戦前の航空産業の集積地の伝統を受け継ぎ、現在でも宇宙・航空産業の集積地となっている。三菱重工・川崎重工・富士重工は、中部国際空港を物流拠点として、愛知県内工場でB787の機体部品製作を行っている。また三菱重工は、2012年完成予定として、72席程度の国産ジェット旅客機MJを製作中である。富士重工は、宇都宮市の製作所を中心として小型ビジネスジェット機を、ホンダは米国を拠点として小型ジェット機を製作中である。

このように小型ジェット機が国内主要メーカーによって製作されている背景には、羽田空港再拡張によって、地方都市やアジア各地を結ぶリージョナルジェット利用増（小型機需要増）の予測があるためである。ただし小型ジェット機は、すでにカナダやブラジルなどの海外に有力な競合メーカーがあり、激しい市場競争となっている。特に小型ジェット

旅客機に関しては、その需要確保および普及には、航空サービスおよび空港のあり方が大きく影響する。現在、国内で開発を計画されている航空機の座席数は 70－90 席の機体であるが、従前のコミューター航空の基準は 60 席以下の機体となっている³⁴。また開発されている機体はジェット・エンジンを利用するものであり、日本の航空機騒音対策として実施されているプロペラ規制（伊丹空港における YS 枠）との関連もある。そして混雑空港として、原則として小型機の乗り入れが制限されている羽田空港および成田空港のあり方とも関係を持っている³⁵。

特に県営名古屋空港は、航空機の整備を行う三菱重工小牧南工場が隣接するという他空港にはあまりない珍しい機能を併せ持っている。また周辺地域には同じく航空機製作を行う川崎重工の製作所（岐阜県）も立地する。愛知県では、空港の県営化後に調布飛行場（東京都調布市）近隣にある航空宇宙技術センターの誘致を表明したことがある（日本経済新聞,2005 年 3 月 5 日,朝刊（中部面）.）。また現在は、独立行政法人宇宙航空研究開発機構（JAXA）の飛行研究センター（仮称）の設置を国に要望している³⁶。このような産業特性や政策努力は、山崎(2002)や石倉ほか(2003)で報告される産業クラスターと関連している。東海地域でも同様の関心は高まっており、その報告として野村證券株式会社東海三県プロジェクトチーム編(2004)や多和田・家森(2005)が公表されている。

地域および地方自治体の産業誘致活動の実例として、浜松地区を対象とした報告があり、竹内(2002)では浜松地区で製造業の発展および産業集積が生まれた要因のひとつとして、鉄道院浜松工場（機関車や旅貨車の修繕工場）の誘致に成功し、そこから様々な技術ノウハウがスピル・オーバーしたこと、そしてその知識を受け継ぎ研究開発を行う教育機関（浜

³⁴ ただし中溪(2003)では、2000 年 2 月の航空法改正によりコミューター航空の定義も変わり、改正後には 99 席以下で、航空運送事業者として自由に路線参入できるようになったとしている。

³⁵ 航空法（第 7 章航空運送事業等）では混雑飛行場に係る特例という規定があり、国土交通省令で指定する飛行場（混雑飛行場）を使用して国内定期航空運送事業を営もうとする本邦航空運送事業者は、混雑飛行場ごとに、当該混雑飛行場を使用して運航を行うことについて国土交通大臣の許可を受けなければならないと定められている。その申請に際して運航計画の提出が求められており、その許可の基準として、その運航計画が安全上適切なものであり、競争の促進、多様な輸送網の形成等を通じて利用者の利便に適合する輸送サービスを提供するものであることとされ、期限を付けて許可を与えるとされている。この国土交通省令で指定する飛行場（混雑飛行場）は、羽田（東京国際）・成田・伊丹（大阪国際）・関西の 4 空港である。中溪(2003)では、コミューター航空の課題として、現在の羽田空港には日中帯の発着枠の割り当てはなく、乗り入れるにしても早朝深夜になり、コミューター航空の用には供せられないと述べている。

³⁶ 愛知県では、その産業誘致政策の一環として、「環境適応型高性能小型航空機研究開発」、「中部航空宇宙技術センター」、「実用化ロボット展示事業」を掲げている。特に「中部航空宇宙技術センター」については、(社)中部航空宇宙技術センターと連携しながら、(独)宇宙航空研究開発機構(JAXA)の飛行研究センター（仮称）の誘致を主要事業の一つとして位置づけている。

松高等工業学校、現在の静岡大学工学部）の誘致に成功したことを指摘している。また榊原・加藤(1997)では、空港間競争とエアライン・ハブの決定に関する分析を行い、アメリカ各市におけるユナイテッド航空(UAL)の機体整備工場の誘致に関して、そのインセンティブ・パッケージと呼ばれる誘致手段とその流れをまとめている。

特に榊原・加藤(1997)は、空港間競争について、次のように述べている。アメリカでも航空や空港に関する規制は強く、空港建設に国家補助はあったものの、多くの空港は自治体が所有・運営するものであり、空港使用料の決定権は空港を管理する自治体にあった。空港の収支相つぐなうことが前提のもと、不採算は空港当局および自治体の長が批判を受けることになる。そして都市間や空港間に競争があると、自ずと空港使用料の設定には制約がかかるので、ランサイドの収入確保策（各種リース・駐車場収入）に努力するようになっており、その基本的メカニズムを説明している。

この観点から旧名古屋空港の県営化は、愛知県が所有・運営するものとなり、空港使用料の決定権は（限定的ながらも）愛知県に移った。県営名古屋空港の収支状況は、報道発表を通じて毎年公表されている。ランサイドの収入確保策として、ビジネスジェット機の拠点整備、旧国際線ビルに商業施設（ユニー）誘致を行っている。また航空産業クラスターの形成としての航空宇宙技術センターの誘致表明もある。このように県営名古屋空港は、地域産業政策の展開と関連を持ち、かつ政策努力を引き出す公共施設となっている。

3. 6 まとめ―結果と政策的含意について―

基幹路線は中部国際空港に移転するという制約のなかで、旧名古屋空港の機能をどのように再編するののかという政策課題において、空港の基地化への住民懸念を緩和するために、名古屋空港に民間空港機能を残すことが必要であった。ただし中部国際空港事業の前提であった定期便一元化の制約があり、残された選択として、制約の対象外であったコミューター航空や小型機の拠点空港として活用することとなり、愛知県が空港用地を取得し設置管理することとなった。名古屋空港の県営化がもたらした結果とその評価は、本文でも述べたように、以下のようにまとめられる。

- 結果 1：ジェイ・エアの運航基地の誘致成功（着陸料・空港ビル使用料の条例減免）
- 結果 2：コミューター旅客の確保（駐車場利用の無料化）
- 結果 3：費用削減に向けた指定管理者制度の採用

- 結果 4：空港収支の明確化と情報公開
- 結果 5：空港経営としての非航空収入の獲得努力（旧国際線ビルへの大手商業施設ユニーの誘致）
- 結果 6：地域産業活性化努力（航空産業クラスター・航空宇宙技術センターの誘致表明）

これらの結果を、行政組織・ガバナンスの観点から評価するとすれば、名古屋空港の県営化の過程の危機的な状況でさまざまなアイデアが生まれたと評価できるであろう。アジアゲートウェイ報告では、「地方の活性化・地方空港の活用」という観点から航空サービスおよび航空政策のあり方が議論されている。特に県営名古屋空港で行われた、その活性化策としてビジネス機の受入拠点化は、制度再編がもたらした有効活用策であろう。この県営名古屋空港の取り組みを参考にしながら、他の地方空港のあり方および活用方法の可能性をさらに検討してゆく必要があるものと考えられる。

表 3-1 名古屋空港の県営化－国有施設から愛知県への移管－

年	月日	実施主体	事項
2004	4/15	愛知県	県営空港の設置許可申請の公表
	5/24	国土交通省	県営名古屋飛行場の設置許可申請の告示（第 529 号）
	6/4	愛知県	県議会に条例提出
	6/8	国土交通省	名古屋空港公聴会の開催（愛知県豊山町）
	7/2	愛知県	愛知県名古屋飛行場条例の公布 愛知県名古屋飛行場の指定管理者の指定に関する規則の公布
	7/9	愛知県	空港指定管理者・格納庫用地使用者・給油事業者の募集
	7/20	あおい交通 （愛知県小牧市）	空港と名古屋駅を結ぶバスの運行決定
	8/2	愛知県	県営名古屋空港の指定管理者の募集結果の公表
	8/5	ジェイ・エア	本社を広島市（広島西飛行場）から豊山町（名古屋空港）に移転決定
	9/1	国土交通省	県営名古屋飛行場の設置許可
	10/5	国有財産東海地方 審議会	空港用地と建物の売却承認（愛知県・三菱重工・名古屋エアケー タリング）
	10/7	愛知県	県営名古屋空港の指定管理者の指定
	10/7	ユニー	国際線ターミナルビルにショッピングセンター「アビタ」出店決 定
	10/27	中日本エアライン サービス	本社を豊山町（名古屋空港）から常滑市（中部国際空港）に移転
	11/1	全日本空輸	中日本エアラインサービスの子会社化決定（エアーセントラル）
	11/7	愛知県	県営名古屋空港に必要な名古屋空港の用地と施設の取得公表
	12/17	愛知県	愛知県名古屋飛行場管理規則の公布
	12/24	総務省	航空機燃料譲与税の激変緩和措置として、2005 年度も一定額交 付の決定
2005	1/28	名古屋商工会議所	「県営名古屋空港協議会」（仮称）の立ち上げ （愛知県・名古屋市・周辺三市一町）
	2/4	愛知県	県営名古屋空港の着陸料等の徴収事務の委託 （平成 17 年愛知県告示第 75 号）
	2/4	愛知県	愛知県名古屋飛行場条例の施行期日を定める規則の公布
	2/17	国土交通省	中部国際空港の開港 愛知県営名古屋空港の開港
2006	2/10	愛知県	格納庫用地使用者の募集（第 2 回）
	11/1	ジェイ・エア	県営名古屋－福岡線の就航
2007	1/15	愛知県	大型投資（空港周辺土地購入・施設改修）の方針発表

出所）筆者作成

注1) データの出所は、澤野(2006)に国土交通省・愛知県・財務省東海財務局の報道発表等資料及び新聞発表資料を追記したものである。

注2) 飛行場の名称は、航空法上では「名古屋飛行場」であるが、「名古屋空港」という名称が地元で長年親しまれ、認知されていることから、一般的には「県営名古屋空港」を名称として使用することとされている（愛知県「県営空港の設置」許可申請について、報道発表資料 2004 年 4 月 15 日.）。

表 3－2 県営名古屋空港における国際ビジネス機の利用状況

単位：機

四半期	機数	国籍別
05 年度第 1	21	米国 57 機、中国 10 機、豪州 5 機、バミューダ 4 機、日本 5 機、メキシコ 2 機、英国 2 機、ウクライナ 1 機、イタリア 1 機、マレーシア 1 機、カナダ 1 機、ロシア 1 機
05 年度第 2	31	
05 年度第 3	22	
05 年度第 4	16	
06 年度第 1	16	米国 104 機、英国 5 機、日本 2 機、中国 3 機、フランス 1 機、スイス 2 機、バミューダ 1 機、韓国 1 機
06 年度第 2	33	
06 年度第 3	36	
06 年度第 4	34	

注 1) データ出所は、愛知県報道発表資料「県営名古屋空港の利用状況（各年度・四半期）」である。

出所) 筆者作成

表 3-3 名古屋空港ビルディングの経営状況等

A.資産・負債・正味資産（単位：千円）

年度	経常利益	当期利益	資産合計	負債合計	資本合計または正味資産
2000	1,334,718	-	27,934,335	14,360,591	13,573,744
2001	3,543,561	-	25,868,237	10,637,381	15,230,856
2002	3,881,283	121,346	22,548,192	7,414,729	15,133,463
2003	3,601,400	382,837	20,247,484	4,549,311	15,698,173
2004	3,869,838	-3,723,168	13,388,132	1,436,516	11,951,616

B.役員・職員（単位：人）

年度	役員数			職員数		
	総数	うち地方公共団体退職者	うち地方公共団体出向者	総数	うち地方公共団体退職者	うち地方公共団体出向者
2000	-	-	-	-	-	-
2001	-	-	-	-	-	-
2002	21	2	1	277	0	3
2003	20	3	2	272	0	3
2004	16	2	0	43	0	8

C.出資・補助金・貸付金・損失補償債務残高（単位：千円）

年度	出資額	補助金	貸付金	損失補償債務残高
2000	210,000	-	-	-
2001	210,000	0	0	0
2002	210,000	0	0	0
2003	210,000	0	0	0
2004	210,000	0	0	0

D.点検評価・外部監査・情報公開

制度	その有無	備考
点検・評価委員会	無	（未設置理由） 当該法人の経営は順調であり、特に監督する必要も認められない。当面設置する予定もない。
		（共同で点検評価を行っていない理由） 出資団体の首長が取締役になっており、経営に関する情報は十分に得ている。経営状況も健全であり、特段の監督の必要は認められない。
外部監査	対象	～2003 年度まで
	対象外	2004 年度から
監査委員監査の状況	－	頻度：5 年度に一度
情報公開の状況	－	実施主体：法人
		ネット公表：有（2004 年度から）

注1) データ出所は、総務省「第三セクター等の状況に関する調査結果の概要（各年度版）」である。

注2) 表中の「－」は、公表資料に未掲載であることを示す。

出所) 筆者作成

表 3 - 4 県営名古屋空港における駐車場の利用状況

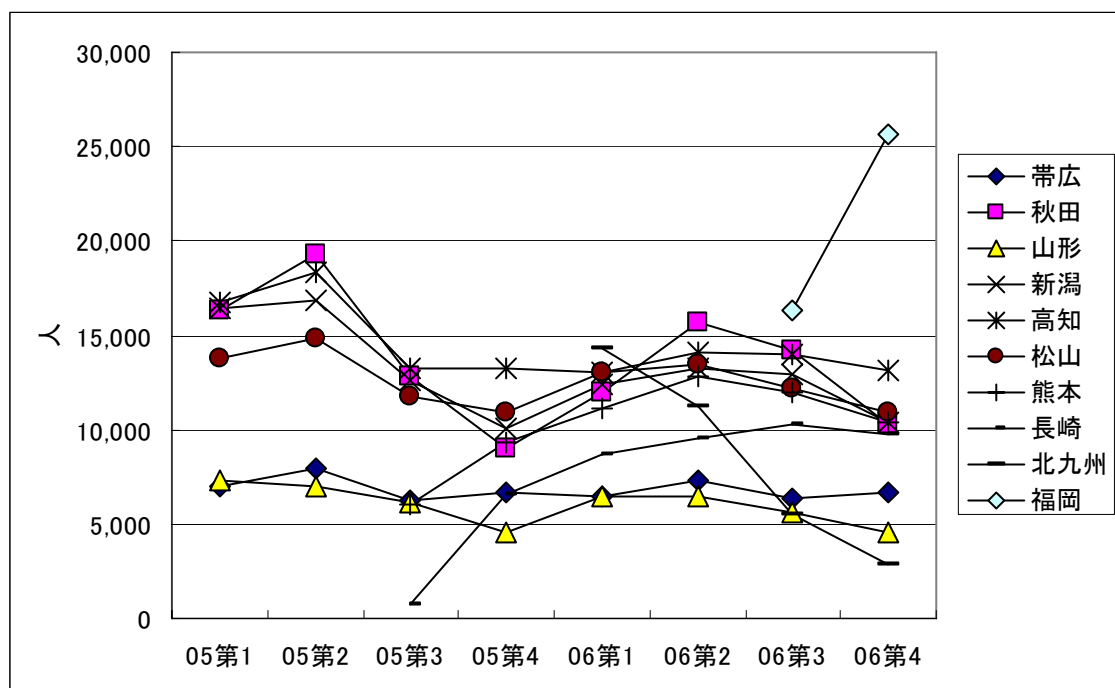
単位：台

四半期	利用台数	(うち通勤・通学航空旅客分)
05 年度第 1	17,733	7,304
05 年度第 2	18,448	7,851
05 年度第 3	15,532	7,694
05 年度第 4	20,186	8,860
06 年度第 1	23,897	12,097
06 年度第 2	27,214	13,218
06 年度第 3	25,410	14,253
06 年度第 4	26,425	14,710

- 注1) データ出所は、愛知県報道発表資料「県営名古屋空港の利用状況（各年度・四半期）」である。
- 注2) 上記台数は県営名古屋空港駐車場の利用台数であり、2005 年度第 1・第 2 四半期には万博シャトルバスのパークアンドライド駐車場は含まない。
- 注3) (うち通勤・通学航空旅客分) は 1 日当たりに入庫する平均台数を示しており、複数日駐車している車両を含んだ実際の駐車状況を示すものではない。

出所) 筆者作成

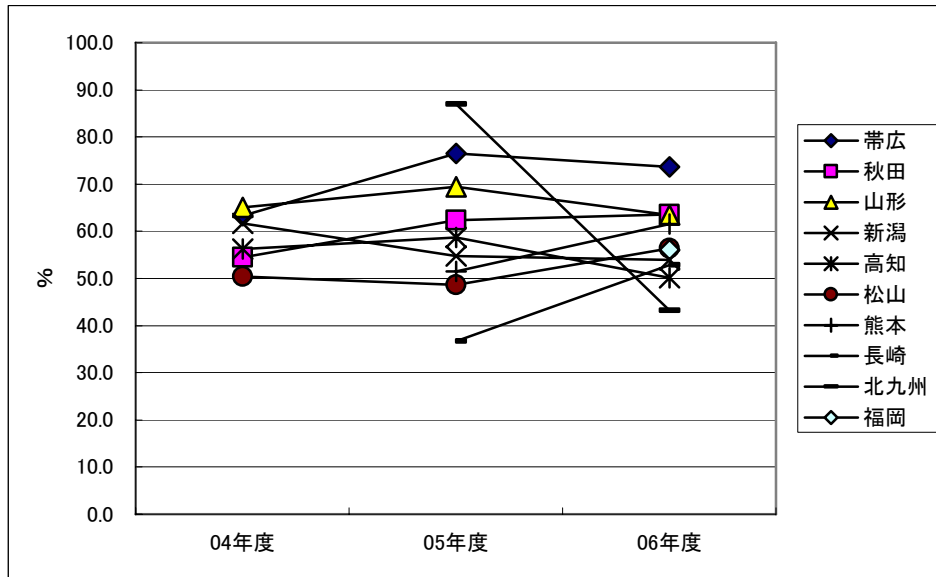
図 3 - 1 コミューター航空の利用状況（県営名古屋空港・旅客数）



- 注 1) データ出所は、愛知県報道発表資料「県営名古屋空港の利用状況（各年度・四半期）」である。

出所) 筆者作成

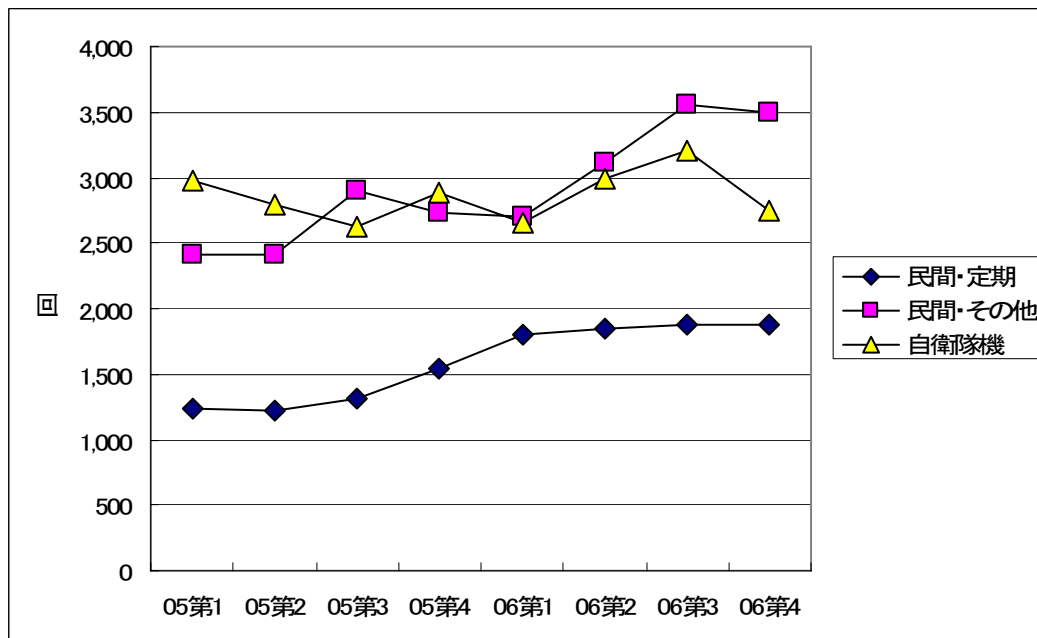
図 3 - 2 コミューター航空の利用状況（県営名古屋空港・搭乗率）



注 1) データ出所は、愛知県報道発表資料「県営名古屋空港の利用状況（各年度・四半期）」である。

出所) 筆者作成

図 3 - 3 県営名古屋空港の着陸回数



注 1) データ出所は、愛知県報道発表資料「県営名古屋空港の利用状況（各年度・四半期）」である。

出所) 筆者作成

4. 地方活性化努力を促す空港ガバナンス（制度）のあり方：チャーター便数伸び率による実証分析

4. 1 はじめに

地方空港は、地方にとって重要な交通インフラであり、地域住民が移動するために必要な地方公共財である。しかし地方空港がもたらす便益はそれだけでなく、外からの旅行客を呼び込み、観光などをとおして地域の所得を増やすといった経済効果をもたらす資本ストックという側面もある。そのような地方空港の活用を通じた地域活性化の努力要因と空港ガバナンスの関係を明らかにすることが、本節の目的である。

地方空港は、その地域にとって正の外部性を持っており、その利活用は地域全体で考えるべきものである。例えば、知事がトップセールスで外国からの航空便の誘致に成功すれば、観光客が増加することでホテルなどの観光産業をはじめ、物産品の販売増などの経済効果を地域にもたらす。さらにその乗数効果もあって地域住民の所得は増加し、地域の社会厚生を増大させる。そのため、地方空港を単に地域住民の移動手段と捉えるだけでなく、どの地域も誘致努力を行って利活用しているのである。ただし、そういった誘致努力にはコストがかかるため、地域にとって最適な努力水準が存在するはずである。その努力水準の意思決定に対して影響を与える制度要因が何であるかを明らかにすることが本節の目的である。特に、第二種空港や第三種空港といった空港の管理者が国であるか地方政府であるかといったガバナンスの違いが、努力水準に影響を与えているのではないかということ进行分析したい。一般に、中央政府から地方政府へ補助金が交付されるという状況では、中央政府の最適と地方政府の最適は異なる。他の施設同様、地方空港に関しても、所有の違いが地域の努力水準に影響を与えないと考える方が無理があると思われる。

本節の特徴は、地域の努力の結果を示す代理変数としてチャーター便数の伸び率に着目した点である。地方空港の場合にはチャーター便が自然に増えるということは少なく、地域の努力によって増加する場合がほとんどであると考えられる。その意味で、当該地方空港を利用した新規の海外からの旅行客がどれだけ増加したかを示す代理変数として適当であると思われる。

本節の構成は以下の通りである。4. 2節では、地方空港の種別と管理者や地方空港における国際チャーター便の現状について説明する。4. 3節で地域が外国からの旅行客について最適な誘致努力の水準を意思決定するモデルを構築し、4. 4節でそれに基づいた実証分析を行った。4. 5節では、得られた結果の解釈について簡単に述べる。

4. 2 地方空港の現状

4. 2. 1 空港の種別

日本の空港は、「国際航空路線に必要な飛行場（空港整備法）」である新東京国際空港（成田空港）などの第一種空港と、「主要な国内航空路線に必要な飛行場（同）」として定義された第二種空港、「地方的な航空運送を確保するため必要な飛行場（同）」である第三種空港に大きく区分されている。その他に、自衛隊または米軍との共用飛行場があり、これらは「その他の飛行場」に区分されている。これらの種別の違いは空港整備という点からは重要な意味がある。つまり、空港の種別の違いによって、空港整備事業による国の負担率などが異なる。（表2－3参照。）

この表からもわかるように、空港整備においては第二種空港の方が第三種空港よりも国の負担割合は高く、地方政府にとっては財政的に有利であると言える。また、国営空港では、維持・運営費も国負担である一方で、地方管理空港では、地方負担となる。逆に、国営空港では、その着陸料はすべて空港整備特別会計の収入となるが、地方管理空港では地方公共団体の収入となる。前者が後者を上回れば、事後的には地方にとって国営空港が望ましいことになる。しかしながら、国営の場合でも管理費などコストは必要となっており、資源配分の観点から、望ましいのかどうかは再考の余地がある。すなわち、地方が同額のコストを支払うとした場合に同じだけの歳出を望むのかどうかといった地方政府のインセンティブを考慮しなければならない。本節ではそのインセンティブに着目している。（空港整備特別会計や空港整備の財政的側面の詳細については、2節を参照されたい。）

4. 2. 2 地方空港の管理者

本節は、地方空港の活用に関心を当てた分析であるため、第二種空港と第三種空港をその対象とする³⁷。これら地方空港の管理者（および設置者）についてまとめたものが、表4－1である。

第二種空港は、国土交通大臣が設置及び管理を行っている空港である。ただし、その内のいくつかは地方公共団体に管理が移されており、これらは第二種(B)空港として区別されている。それら以外の第二種空港は、第二種(A)空港と呼ばれている。第三種空港は、地方公共団体が設置及び管理を行っている空港である。表4－1では、各空港を種別ごとに分類している。ただし、第三種空港には比較的規模の大きい空港と離島に設置された小規模の空港があり、これらを分けて掲載した。

本節は、地方空港の活用に対する地元の努力の程度に対して、何が影響を与えているのかを明らかにすることが目的である。空港活用に対する地元の努力にもっとも大きな影響を与える要因は、その地域での空港活用の位置づけであるといえよう。すなわち、自己責

³⁷ その他の飛行場の中にも、小松飛行場（小松空港）のように地方の中核空港として活用されている空港も存在するが、データの制約のため本節では分析から除外している。

表 4-1 第二種空港および第三種空港の一覧（平成 19 年 9 月現在）

種別	設置者	管理者	空港名
第二種(A)空港 【18 空港】	国土交通大臣	国土交通大臣	新千歳空港、稚内空港、釧路空港、函館空港、仙台空港、新潟空港、八尾空港 ³⁸ 、広島空港、高松空港、松山空港、高知空港、福岡空港、北九州空港、長崎空港、熊本空港、大分空港、宮崎空港、鹿児島空港、那覇空港
第二種(B)空港 【5 空港】	国土交通大臣	地方公共団体	旭川空港、帯広空港、秋田空港、山形空港、山口宇部空港
第三種空港 （離島空港を除く） 【21 空港】	地方公共団体	地方公共団体	中標津空港、紋別空港、女満別空港、青森空港、花巻空港、大館能代空港、庄内空港、福島空港、富山空港、能登空港、福井空港、松本空港、神戸空港、南紀白浜空港、鳥取空港、出雲空港、石見空港、岡山空港、佐賀空港、福江空港、石垣空港
第三種空港 のうち離島空港 【32 空港】	地方公共団体	地方公共団体	利尻空港、礼文空港、奥尻空港、大島空港、新島空港、神津島空港、三宅島空港、八丈島空港、佐渡空港、隠岐空港、対馬空港、小値賀空港、上五島空港、壱岐空港、新種子島空港、屋久島空港、奄美大島空港、喜界空港、徳之島空港、沖永良部空港、与論空港、粟国空港、久米島空港、慶良間空港、南大東空港、北大東空港、伊江島空港、宮古空港、下地島空港、多良間空港、波照間空港、与那国空港

³⁸ 第二種空港で唯一の定期便が就航していない空港である。

任で空港を活用するのかが、空港活用に向けた努力インセンティブに影響を与えることになる。

自己責任で空港を運営しているのかどうかを表す指標は、管理者が地元自治体であるか否かである。これは、第二種(A)空港(国が管理・運営)とそれ以外(第二種(B)空港および第三種空港)(地方自治体が管理・運営)とで区分される。³⁹

第三種空港であれば、地元の努力によって発着便数が増加すると、それによって増えた着陸料は地方自治体の増収につながる。しかし、第二種(A)空港ではそれらはすべて空港特別会計の増収にしかならず、直接は地元の利益とはならない。また、チャーター便の誘致でも、地元の判断でフレキシブルな対応が可能となる。⁴⁰

4. 2. 3 国際航空チャーター制度

日本における国際航空チャーターは、以下の3種類の形態が認められている。

- (1) オウンユース・チャーター
- (2) アンフィニティ・チャーター
- (3) 包括旅行チャーター (ITC)

オウンユース・チャーターとは、「単一の個人または団体が費用の全額を負担して自己使用のために航空機を借り上げるチャーター」(長谷(2006)より抜粋)のことである。アンフィニティ・チャーターとは、「旅行以外に主たる目的を有する各種団体が、その会員を輸送するため借り上げるチャーター」(同抜粋)のことで、オウンユース・チャーターとは異なり団体の構成員が費用を負担している。アンフィニティ・チャーターの例として、社員旅行や修学旅行でのチャーターがある。これらのチャーターは個人または団体の自己使用に限定され、不特定多数の者が費用を負担して利用する事がないように様々な条件が課されている。それに対して、ITC チャーターは旅行業者が不特定多数の旅行者を運送するためにチャーターしたものである。ただし、一般旅行業者が「航空機とランド(地上)⁴¹を手配し、包括旅行として、自己の名において販売することが条件となっている」(同抜粋)。

また地方空港に関係することとして、平成15年8月より「単一の用機者が航空機の全座席を借り切らなければならない」という単一用機者要件の廃止という規制緩和が行われた。これは、自民党国土交通部会、航空対策特別委員会及び航空事業対策小委員会の合同会議において取りまとめられた「航空事業対策に関する緊急提言」(平成15年7月18日)において、「国際チャーターについて、地方空港における双方向の交流を促進するとの観点を踏

³⁹表2-3にも表されているように、地方が管理する空港であっても、空港施設の設備投資・補修に関しては、国の補助がある。そのため、工事部分に関しての自己責任は度合い(負担比率)の問題となるが、運営(工事部分除く)に関しては、管理者の違いで自己責任の違いが生じるため、努力インセンティブが影響を受ける可能性は否定できない。

⁴⁰ CIQや管制は、国家統制の意味からも国の管轄であり、その部分での柔軟な対応は難しい。また、空港本体の技術的な対応は、限られた業者が行っており、地方空港が管理することでのメリット(管理コストの軽減)は小さい可能性は残る。本節では、主に、空港の有効活用に焦点を当てている。

⁴¹ 「ホテル、バスその他の地上輸送」(長谷(2006)より抜粋)のこと。

まえ柔軟な運用が可能となるよう、その要件の見直しについて早期に対応すること」と指摘されたことを受けたものである。

最後に、二国間協定との関係について言及する。地方空港の国際定期便は、成田空港発着の国際定期便に比べればその就航は比較的容易であるが、いずれも定期便である以上、一般的には二国間協定の制約を受ける。それに対して、国際チャーター便は基本的に二国間協定の枠外であり、制約を受けることはない。その意味でも、国際チャーター便は柔軟な就航が可能である。⁴²

4. 2. 4 地方空港における国際チャーター便

地方空港における国際チャーター便の誘致は、非常に活発に行われている。これは、地方空港においては国際定期便の開設は、安定的かつ相応規模の需要の確保が必要となるため、ハードルがかなり高く、外国からの旅行客を増加させるためには国際チャーター便の誘致が比較的容易なためと考えられる。国際チャーター便による旅行客で実績を上げ、十分な旅客需要が存在することを示すことで国際定期便の就航に結びつけたいとの地元の思惑がある。もしこれが実現している場合には、国際チャーター便の増加は、ある程度すると定期便の増加に置き換わることになる。つまり、国際チャーター便と国際定期便には代替関係が存在していることになる。この点についても、4節で分析を行っている。

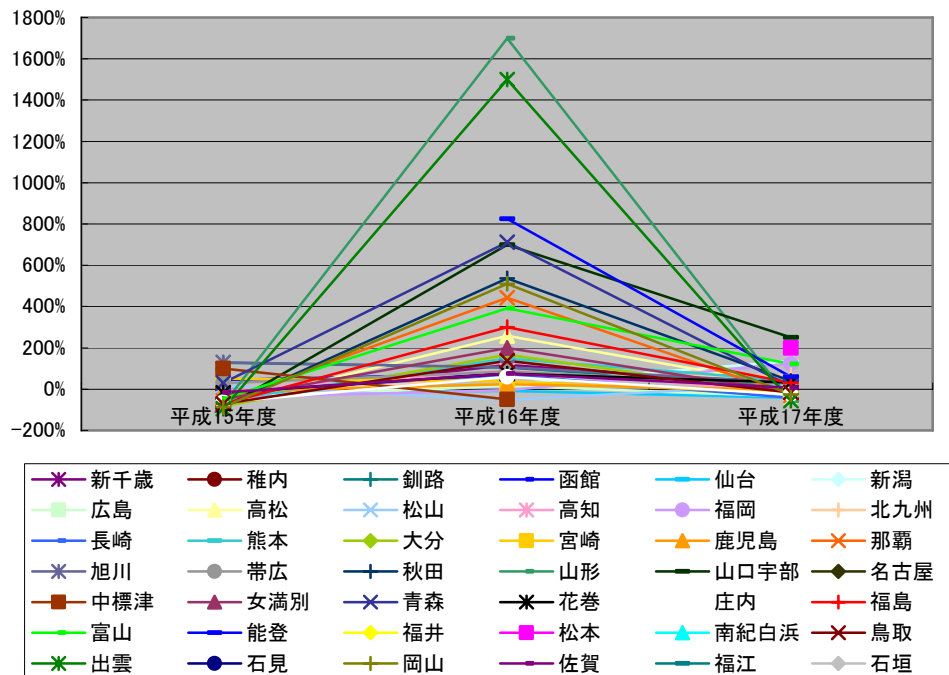
一方で国内旅行客は主に定期便を利用しており、その中心が羽田空港と地方空港を結ぶ路線である。しかし、羽田空港の発着枠が慢性的に不足している現状では、その増加は難しいというのが現状である。そのため、誘致が国内線の新規就航や増便にはつながりにくい構造となっている。つまり、国内線の誘致は、その努力に比例して便数が増加し旅行客数が伸びるというようなことが、なかなか難しい状況にあると思われる。

図 4-1 は、平成 15 年度から 17 年度の地方空港⁴³におけるチャーター便数の伸び率をグラフにしたものである。これは国際チャーター便と国内チャーター便の合計の伸び率である。ただし、国内チャーター便の例は非常に少なく、大部分は国際チャーター便である。また、インバウンドとアウトバウンドの合計値である。チャーター便が国際定期便と大きく違う点は、SARS の流行などにより旅行者数が減少するとその便数が大きく影響をうけるということである。定期便では長期的な需要を考慮して便数を決めており、年度による増減が比較的緩やかである。また、国際定期便では単価の高いビジネス需要が見込めることも就航に関しては重要な要素であるが、逆に必要な渡航であるため SARS の流行などの影響は受けにくいとも言える。それに対してチャーター便は、観光旅行が主な目的である上に便数の増減が比較的容易であるため、短期的な需要の影響を大きく受ける傾向にある。そのため、空港ごとの個別要因とは別に、年度によってその便数や伸び率に差が発生している。図 4-1 においても、平成 16 年度の伸び率が一様に他よりも高いのは、平

⁴² チャーター便に関する航空政策については、川口（2000）が詳しい。

⁴³ 第二種空港と第三種空港の中で、チャーター便の実績がある空港である。

図 4-1 チャーター便数の伸び率（平成 15 年度～17 年度）



成 15 年度が S A R S の流行により大きく減らした反動であると考えられる。実際、地方空港全体におけるチャーター便の総数で見ると、平成 14 年度 3,018 便、平成 15 年度 2,410 便、平成 16 年度 4,232 便、平成 17 年度 5,121 便となっており、平成 15 年度を除けば増加傾向にある。

4. 3 モデル

海外からの旅行者は地域による誘致努力によって変化するという状況を想定し、地域が最適な誘致努力の水準を意思決定するモデルを構築する。

まず住民の効用を（住民の）消費 x の関数 $U = u(x)$ とする。この場合における住民の予算制約は、

$$x = Y + y(T, b) - m(e)$$

となる。ここで、 Y は恒常所得、 $y(T, b)$ は新規の海外からの旅行者がもたらす経済効果により増加する地域所得（以下では、経済効果という）、 T は新規の海外からの旅行者数、 b は空港活用に関わる外生的要因（以下では、外生的要因という）、 $m(e)$ は新規の海外からの旅行者を誘致するコスト（以下では、誘致コストという）、 e は地域（政府）の誘致努力である。外生的要因 b とは、誘致や空港活用に関係した行財政制度や空港設備などといった、少なくとも短期的には変更できない要因で、地域がコントロールできない変数である。ま

た、経済効果は旅行客数 T の増加関数（ $y_T > 0$ ）で、旅客一人当たりの経済効果は一定である（ $y_{TT} = 0$ ）と仮定する。ただし、旅行客が増加し発着便が増えたとしても第二種空港では着陸料は国庫に入り地域には入らないといったように、同じ旅行客数でも地域への経済効果は外生的要因 b により差が発生する。そのため、経済効果は外生的要因 b の関数ともなっている。誘致コストは、誘致努力の増加関数（ $m' > 0$ ）で、その限界費用は逓増または一定（ $m'' \geq 0$ ）と仮定する。

次に、新規の海外からの旅行客数 T は、地域の誘致努力 e と外生的要因 b の関数 $c(e, b)$ とする。ここで旅行客数は、地域の誘致努力 e の増加関数（ $c_e > 0$ ）で、その限界旅客数は逓減する（ $c_{ee} < 0$ ）と仮定する。ただし、空港設備などの制約により、同様の誘致努力を行ったとしても海外からの旅行客数には差が発生するため、旅行客数は外生的要因 b の関数ともなっている。

この状況の下で地域（政府）の誘致努力に関する意思決定を考える。地域がコントロールできる変数は誘致努力 e のみである。よって、地域（政府）の最適化問題は、

$$\max_e u(Y + y(c(e, b), b) - m(e))$$

である。この一階条件は、 $y_T(c(e, b), b) \cdot c_e(e, b) - m'(e) = 0$ となる。そのため、誘致努力は外生的要因 b の関数 $e = f(b)$ となる。この誘致努力の結果である、新規の海外からの旅行客数も、

$$T = c(f(b), b) = s(b)$$

となり、外生的要因 b の関数となる。つまり、行財政制度などの外生的要因により、その地域の誘致努力の最適水準が変化し、その結果として新規の旅行客数が影響を受けるのである。

以下では、この関係から、チャーター便数を地域の誘致努力の代理変数として捉え、外生的要因との関係を探求する。⁴⁴

4. 4 実証分析

4. 4. 1 回帰モデル

本節は、どのような要因が地方空港の活用に対する地元の努力に影響を与えているのかを明らかにすることが目的である。しかしながら、努力そのものを説明することは難しい。さらに、前節のモデルで仮定したように、努力の結果である新規の海外からの旅行客数も外生的要因の影響を直接的に受ける。そのため、努力そのものではなく、その結果である新規の海外からの旅行客数に対する分析を行う。具体的には、地域の努力を示す代理変数としてチャーター便数の伸び率を利用する。ここで伸び率を使うのは、チャーター便

⁴⁴ここでのモデルが海外からの観光客を意識したモデルであるため、チャーター便数もインバウンドの国際チャーター数を用いるべきであるが、データの制約上、全体のチャーター便数を用いている。

数では、仮に地元の努力が同じであってももとの空港規模の大きさ、地域の観光資源の多寡による影響を受ける。チャーター便数の伸び率の場合には、その問題は回避できる。

説明変数は、行財政制度などの外生的要因の代理変数を利用する。本節は、空港ガバナンスという視点から、地方のインセンティブを引き出す制度を重視しているため、国所有の第二種(A)空港か、地方所有の空港（第二種(B)および第三種）かという空港管理者の違い(により生じる負担、責任感)の効果を中心に分析を行う。⁴⁵具体的な変数については、次節で説明する。

以下のような回帰モデルを用いて分析を行う。

$$c_i = \alpha_0 + \beta_0 \cdot m_i + \gamma X + \varepsilon_i \quad (1)$$

ここで、 c_i は空港*i*のチャーター便数の伸び率である。 m_i は第二種(B)空港または第三種空港である場合に1とするダミー変数（以下、三種空港ダミーと呼ぶ）、 X は地方の努力に関わる要因のベクトル、 ε_i は誤差項である。

4. 4. 2 データ

説明変数である、地方空港の活用に対する地元の努力に影響を与える要因としては次の4つが考えられる。それらは、①ガバナンス要因、②設備要因、③政治的要因、④（地域における）観光の生産性要因からなり表4-2に具体的な変数の説明とともにまとめられている。ガバナンス要因は、その空港を地方自治体が管理を行っているか否かという点である。基礎的要因は、空港設備や地元の規模といったものである。政治要因は、知事のリーダーシップが空港活用において重要であるため、選挙などの知事にリーダーシップを発揮させる要因のことである。観光の生産性要因は、地元経済界や企業の観光における生産性のことである。

ただし、被説明変数としてチャーター便を利用しているため、次のような技術的要因も考慮する必要がある。それは、年度要因と代替要因である。2. 4節でも述べたようにチャーター便は定期便よりもSARSの流行といった年度要因の影響を大きく受ける。そのため、年度ダミー変数を説明変数に加えることで対応する。最後の代替要因は、国際定期便数の増減である。これは、2-2節で説明したように、チャーター便により需要が掘り起こされると定期便の開設につながる可能性があるが、その場合には定期便数の増加はチャーター便数の減少要因となる。つまり、努力の結果の代理変数であるチャーター便数の伸び率が定期便の伸び率に置き換わったわけで、この点を考慮しなければ、チャーター便数のみを努力の結果の代理変数とすることで問題が発生する可能性がある。そこで、代替要因として定期便の伸び率を説明変数に加えて対応する。

⁴⁵国所有の第二種(A)空港か、地方所有の空港（第二種(B)および第三種）かという空港の種別の違いが、地方負担を通じて、地方の効率運営インセンティブに大きな違いがある。なぜなら、地方所有の場合、空港設備工事費以外の運営費に関しては、全額地方負担となる一方、国所有の場合には負担はゼロである。（ただし、整備費、および運営費に含まれる工事費に関しては、第二種(A)であっても一部は地方負担となっており、第二種(B)や第三種と比較すれば、その負担比率が増加することになる。）。

表 4－2 の第二種(A)空港と第二種(B)空港、離島空港を除く第三種空港について、平成 15

表 4－2 説明変数

	変数名	変数の説明	データの出典
ガバナンス 要因	三種空港ダミー	第二種(B)空港または第三種 空港である場合に 1 とする ダミー変数	国土交通省航空局ホ ームページ (http://www.mlit.go.jp/koku/koku.html)
設備要因	2500m 以上滑走路ダ ミー	滑走路が 2500m 以上の場合 に 1 とするダミー変数	国土交通省航空局ホ ームページ (http://www.mlit.go.jp/koku/koku.html)
年度要因	15 年度ダミー 16 年度ダミー	年度のダミー変数	
政治要因	知事選挙年ダミー	空港が所在する都道府県 で、その年に知事選挙があ った場合に 1 とするダミー 変数	全国知事会ホームペ ージ (http://www.nga.gr.jp/tijifile/f_file.html)
	知事多選ダミー	空港が所在する都道府県の 知事が、2 期目以上の場合に 1 とするダミー変数	全国知事会ホームペ ージ (http://www.nga.gr.jp/tijifile/f_file.html)
観光の生産 性要因	観光カリスマ (単位：人)	空港が所在する都道府県の 『観光カリスマ百選』選定 委員会により選定された観 光カリスマの人数	国土交通省ホームペ ージ「観光カリスマ 塾」 (http://www.mlit.go.jp:80/sogoseisaku/kanako/charisma.html)
代替要因	定期便数の増減率	国際定期便数の増減率	『JTB 時刻表』

年度から 17 年度までの 3 年分のチャーター便数の伸び率を分析した。ただし、北海道内には第二種(A)空港と第二種(B)空港、離島空港を除く第三種空港が合計で 8 つもあり、人口などの説明変数の一部がそれらで共通となるため、北海道内の空港はすべて分析から除外した。

4. 4. 3 結果

チャーター便数の伸び率に関する回帰分析の結果は、表4-3の通りである。すべての要因を説明変数とした場合には、三種空港ダミーと16年度ダミーのみが有意となった。その他の要因はすべて10%でも有意とならなかった。三種空港ダミーと年度ダミーのみでの回帰分析の結果では、三種空港ダミーは5%で有意となり、その係数はプラスとなった。つまり、第二種(B)空港または第三種空港の方が、第二種(A)空港よりもチャーター便数の伸び率は大きいことという結果となった。また、定期便の変化とは相関が見られなかったことから、チャーター便が増加すると定期便に置き換えられるという代替は働いているとはいえない。チャーター便により開拓された国際航空需要が、定期便の開設につながっているという仮説は支持されていないと言える⁴⁶。これは、定期便の就航やその維持には、外国からの旅行客の需要だけでは難しいという状況があると思われる。中国などの経済発展によっ

表4-3 チャーター便数の伸び率の推計結果

三種空港ダミー	1.1096 (0.073)	1.0493 (0.036)
15年度ダミー	-0.7072 (0.263)	-0.5688 (0.343)
16年度ダミー	2.308 (0.000)	2.4301 (0.000)
2500m以上滑走路 ダミー	0.3587 (0.538)	
知事選挙年ダミー	0.4158 (0.471)	
知事多選ダミー	0.4717 (0.464)	
観光カリスマ	0.0012 (0.995)	
定期便の増減率	-0.0403 (0.954)	
定数項	-0.7928 (0.439)	-0.3692 (0.469)
R^2	0.2715	0.2582
補正 R^2	0.1978	0.2347
観測値数	99	99

※ () 内はP値。

⁴⁶ 定期便数を被説明変数として同様の回帰分析を行った。その結果、定期便数を決定しているのは、その空港の背後地人口であると言える。このことは、先ほどのチャーター便数の伸び率に定期便数の増減率が与える影響と合わせて考えると、地方空港の活用に対する地元の努力の代理変数として、定期便を考慮せずにチャーター便数の伸び率のみを考えるということは妥当であると言える。

ては将来の状況が変化する可能性もあるが、現状では十分な背後地人口や産業立地(特に、恒常的なビジネス客の利用)がないと、定期便の維持は難しいと思われる。多くの地方空港では、チャーター便により海外からの旅行客数で実績をあげても、なかなかそれが思惑通りに定期便の就航につながっていないのである。

4. 5 まとめ―結果と政策的含意について―

本節では、地方空港のガバナンスという観点から、地方空港を有効に利用するための努力を促す制度はいかなるものであるのかを検討した。具体的には、地方の努力を示す代理変数として最もふさわしいと思われるチャーター便数の伸び率を用い、その要因分析を行った。分析の結果からは、適正なガバナンスを実現する制度として、地方公共団体が管理する空港の方が、地元の努力インセンティブが促進され、有効な空港活用につながる可能性が指摘された。

この結果を素直に解釈すれば、以下のようなになるであろう。空港の所有及び経営も、(もちろん国の適正な規制は必要であるが)、地方自治体の下で行われることが、地方経済を活性化させるのに十分柔軟な制度整備の一つとして、今後の成熟化社会には必要なのである。

もちろん、地方自治体の管理能力にも大きな差があり、空港管理という面だけで捉える場合には短期的には課題も多い。しかしながら、それを避け国管理の下で現在の制度を続けていては、地方自治体も、ニーズを捉えた空港の有効活用に向けた努力をしないばかりか、将来性も見出せないのである。

5. 地方活性化努力を促す空港ガバナンス（制度）のあり方：空港ビル会社の経営成果に影響を与える要因分析

5. 1 はじめに：

わが国では、株式会社形態の空港（成田国際空港、中部国際空港、関西国際空港）を除く全ての空港ターミナルは、空港本体とは別の空港ビル会社が経営している⁴⁷。羽田を運営する「日本空港ビルデング」を除けば、全ての空港ビル会社は官民共同出資による第3セクター方式の株式会社である。

赤井（2006）に指摘されるように、第3セクターは経営責任の曖昧さなどをはじめとする制度的要因により、経営悪化に陥るケースが珍しくない⁴⁸。ターミナルビルは、空港本体と経営主体こそ異なるが、機能面からみれば空港本体とは不可分な存在である。したがって、空港のガバナンスを考えるうえで、ターミナルビルに関する考察は必須である。空港ビルを対象とした実証分析は、先行研究の希薄な分野であり、先駆的なものとして添田（2000）の1996年度のデータを用いた収支率の試算があるのみである⁴⁹。しかし、この研究では収支率に影響を与える要因分析にまでは踏み込めていない。

本章では、総務省の「第三セクター等の状況に関する調査」を用いて全国の空港ビルの収支に影響を与える要因を分析する。財政変数を分析に用いることで、望ましいガバナンスの有り方を提言する。

5. 2 空港ビル会社とは

5. 2. 1 概要

一般的に空港ビル会社の業務は、空港ターミナルビルの所有および経営である。具体的には、国もしくは地方公共団体からターミナルビル用地を賃借し、その上にターミナルビルを建設して、それを運営する。業務内容は、テナント（航空会社、物販店、飲食店、レンタカー会社など）への施設賃貸、広告宣伝業、損害保険の代理店業などである。

費用の内訳は、人件費、一般管理費（メンテナンス費用）、減価償却費、ターミナルビル用地の賃借料、（テナントを直営している場合には）売上原価、税金、などから構成される。収入の内訳は、テナントからの賃貸料もしくはコンセッション収入、広告収入、有料会議室もしくは待合室からの収入、などである⁵⁰。

テナントに課す賃貸料は、航空会社の場合は固定料金（面積あたり料金）、物販店と飲食店に関してはコンセッション（歩合制）を採用するのが一般的である。コンセッションは一般的に売上高に対して課金され、その比率の高低は各業種の利益率を勘案して決定するのが一般的である。また、これとは別に光熱費を徴収している。

空港ビル会社の収支の主要な決定要因は、ひとえに航空旅客数であるといって過言でな

⁴⁷ ただし、一部の離島空港等を除く。

⁴⁸ 赤井（2006），pp.140-141。

⁴⁹ 添田（2000），pp.94-99。

⁵⁰ その他、新北九州空港では、旅客あたり100円の旅客施設使用料を徴収している。

い。というのも、ターミナルビル用地の賃借料は、国管理空港の場合は国有資産に関する規定にしたがい（空港整備特別会計の「土地及び水面貸付料」の一部として計上）、地方公共団体管理の空港では各都道府県の条例により規定されているため、空港ビル会社が料金水準に影響を及ぼすことはできない。また、テナントに課す賃貸料についても、とくに地方空港の場合、航空会社は賃貸料の価格交渉にイニシアティブをもっており、物販店や飲食店などの一般テナントでは、需要過少な状況のなかで空港ビルが料金設定のイニシアティブを取ることは困難である。

したがって、空港ビルが自らの収支に対してコントロールを及ぼすことのできる範囲は、非常に限定的と考えられるのである。そうしたなかで、制度的な要因が空港ビルの経営成果に及ぼす影響を考察しようとするのが本章の目的である。

5. 2. 2 分析に用いるデータサンプル

分析に使用するデータは、総務省の「第三セクター等の状況に関する調査（平成 17 年）」（一部、平成 16 年分を使用）から空港ビル会社を抽出したものである。表 5－1 は全サンプルを示しており、総数は 61 である。株式会社形態の空港（成田国際空港、中部国際空港、関西国際空港）と東京国際空港（羽田空港）、旅客ターミナルビルを持たない一部の「飛行場」、離島の一部を除いては、全ての空港ビルを網羅している。なお、平成 18 年 2 月開港の神戸空港はサンプルから除外している。また、北九州空港は新空港が開港（平成 18 年）する以前の旧空港におけるデータである。

表 5－1 サンプル一覧

北海道空港	大館能代空港ターミナルビル	鳥取空港ターミナルビル	対馬空港ターミナルビル
女満別空港ターミナルビル	山形空港ターミナルビル	出雲空港ターミナルビル	上五島空港ターミナルビル
札幌丘珠空港ターミナルビル	庄内空港ターミナルビル	隠岐空港ターミナルビル	小値賀空港ターミナルビル
函館空港ターミナルビルディング	福島空港ターミナルビル	石見空港ターミナルビル	長崎空港ターミナルビルディング
旭川空港ターミナルビル	八丈島空港ターミナルビル	岡山空港ターミナル	壱岐空港ターミナルビル
釧路空港ターミナルビル	新潟空港ターミナルビルディング	広島空港ターミナルビルディング	熊本空港ターミナルビルディング
帯広空港ターミナルビル	富山空港ターミナルビル	山口宇部空港ターミナルビル	大分航空ターミナル
稚内空港ターミナルビル	北陸エアターミナルビル	徳島空港ターミナルビル	宮崎空港ターミナルビル
オホーツク紋別空港ビル	能登空港ターミナルビル	高松空港ターミナルビル	奄美空港ターミナルビル
根室中標津空港ターミナルビル	松本空港ターミナルビル	松山空港ターミナルビル	鹿児島空港ターミナルビルディング
三沢空港ターミナル	名古屋空港ターミナルビルディング	高知空港ターミナルビル	種子島空港ターミナルビル
青森空港ターミナルビル	大阪国際空港ターミナル	福岡空港ターミナルビルディング	徳之島空港ターミナルビル
岩手県空港ターミナルビル	但馬空港ターミナル	北九州エアターミナル	与論空港
仙台空港ターミナルビル	南紀白浜空港ターミナルビル	佐賀ターミナルビル	那覇空港ターミナルビルディング
秋田空港ターミナルビル	米子空港ターミナルビル	福江空港ターミナルビル	久米島空港ターミナルビル
			宮古空港ターミナル

5. 2. 3 財務状況

分析に入る前に、空港ビル会社の財務状況について概観する。図5-1は、サンプルにある空港ビル会社の収支（補助金を除外）を降順で示したものである。総じて、都市部の規模の大きい空港ほど黒字であり、逆に地方都市や離島の空港で赤字の傾向にある。これら赤字・黒字ビル会社の割合を収支規模別に分類したのが、図5-2である。図5-2より、全体の89%の空港ビル会社が黒字であることが明らかである。

任意の空港ビル会社に対するヒアリング調査によると、空港ビル会社はターミナルビルの建設時もしくは増床時に、補助金や無利子貸付金を受ける事例がある。空港ビル会社は株式会社であるので、補助金を受けているのは6社にのみ留まっているが（平成17年現在）、貸付金に関しては、平成17年の時点で貸付金残高を有するのは27社にのぼり、全体の45%に及んでいる。黒字の空港ビル会社53社でみれば、その47%が貸付金を交付されている。貸付金を交付されているなかで、その残高平均は6億4,900万円である。図5-3は、出資金、補助金、貸付金残高を積み上げたものである。

図5-1a：空港ビル会社の収支（単位：千円）

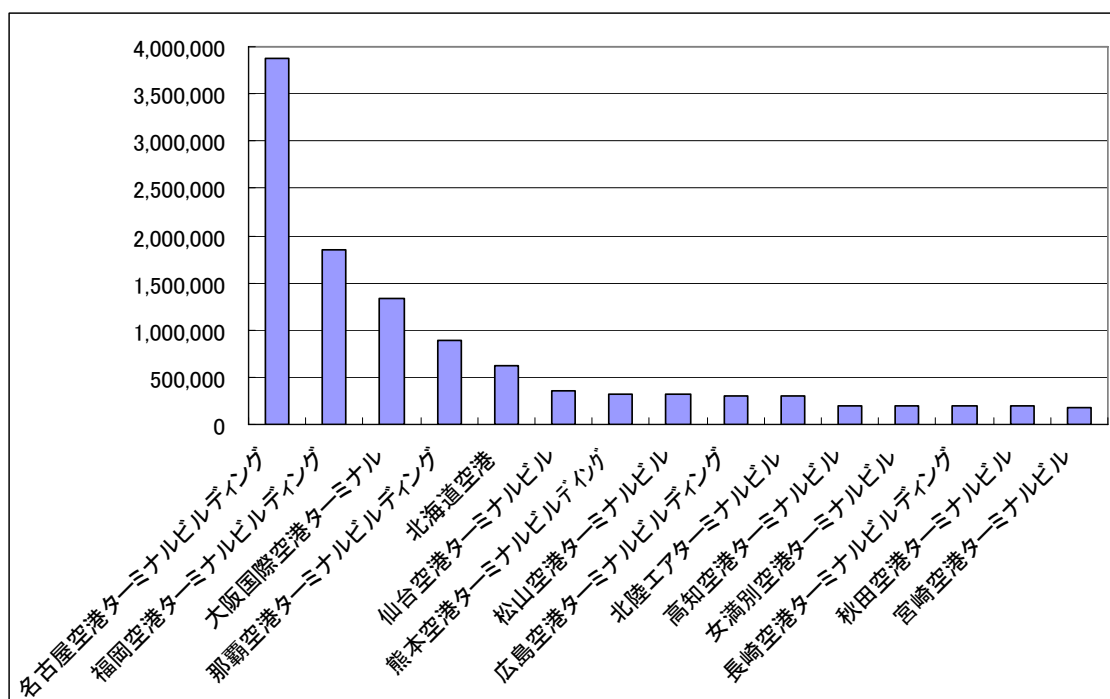


図５－１b：空港ビル会社の収支（単位：千円）

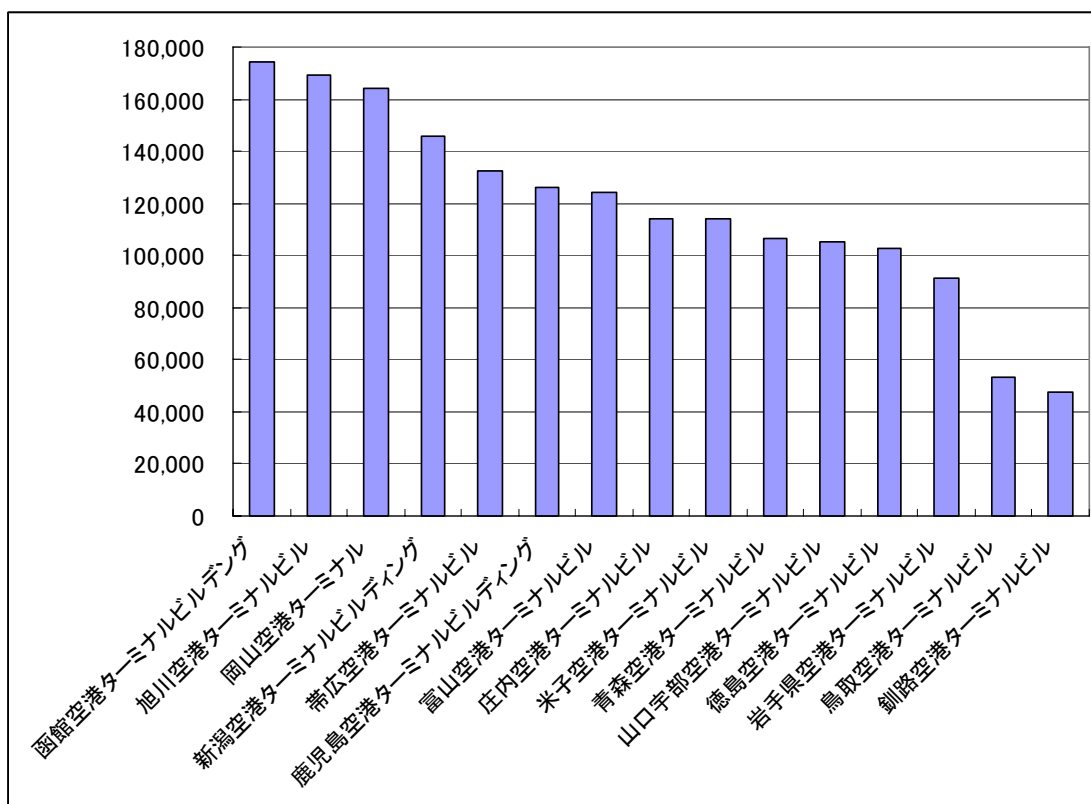


図５－１c：空港ビル会社の収支（単位：千円）

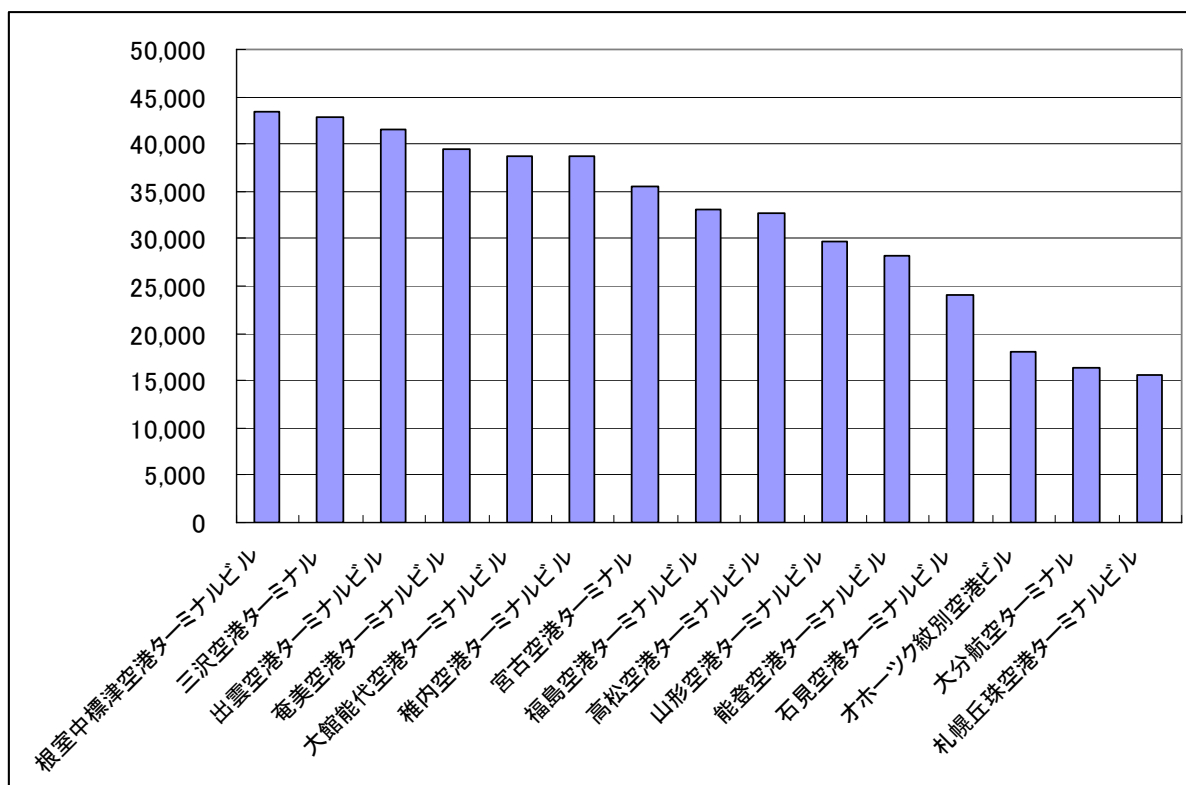


図5－1d：空港ビル会社の収支（単位：千円）

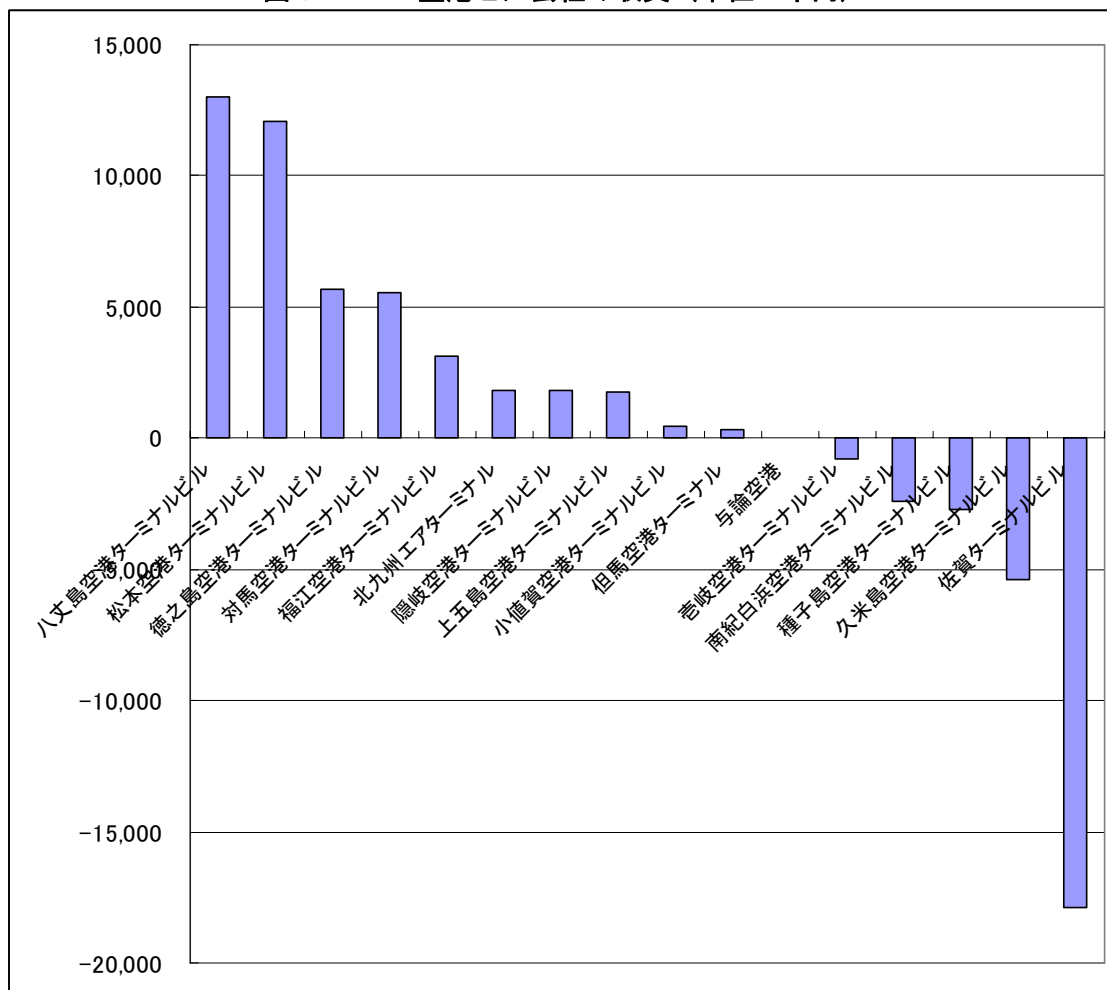


図5－2：収支規模別の分類

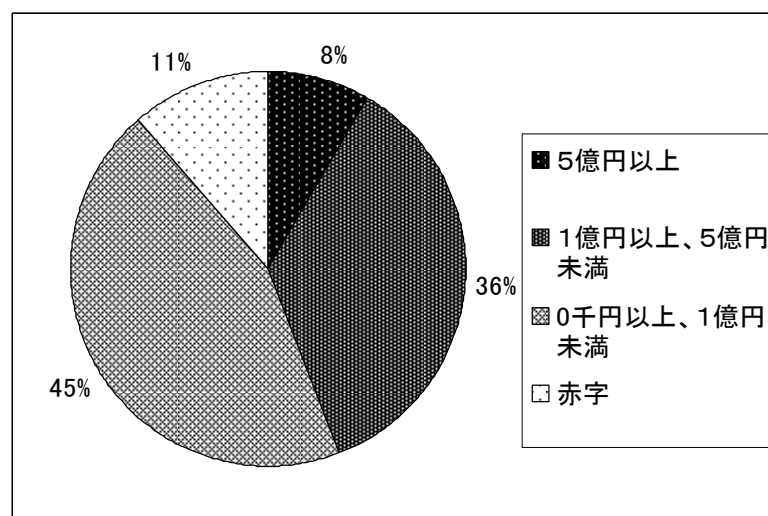


図 5－3a：出資金、補助金、貸付金残高（単位：千円）

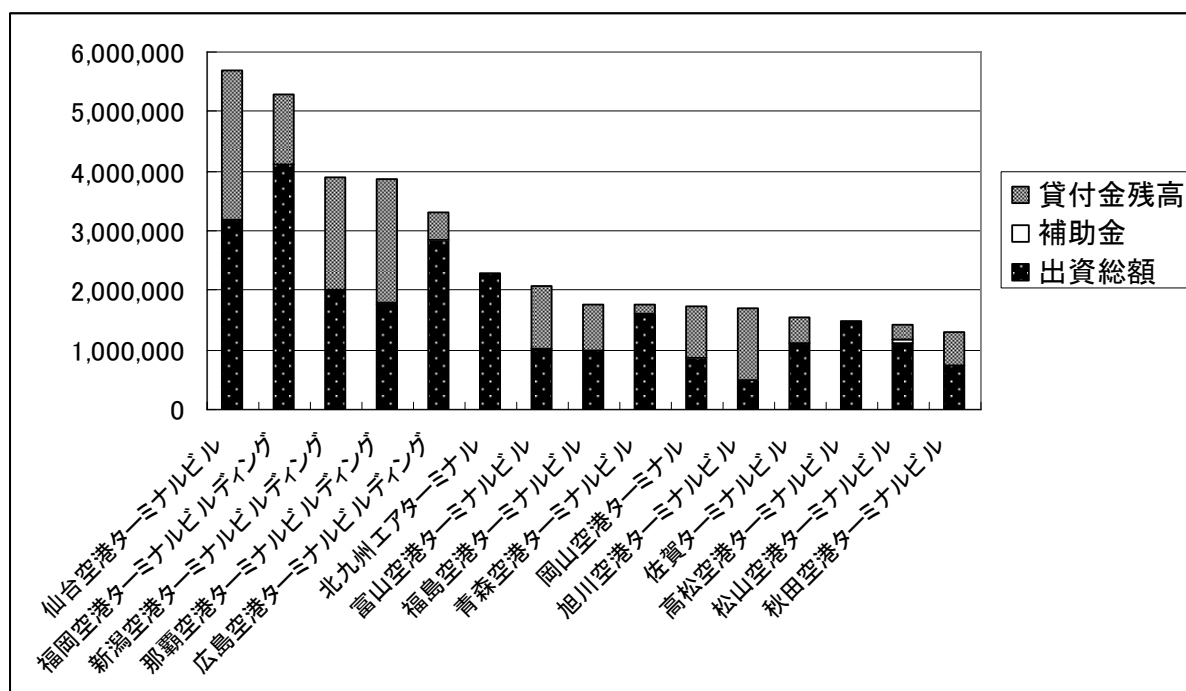


図 5－3b：出資金、補助金、貸付金残高（単位：千円）

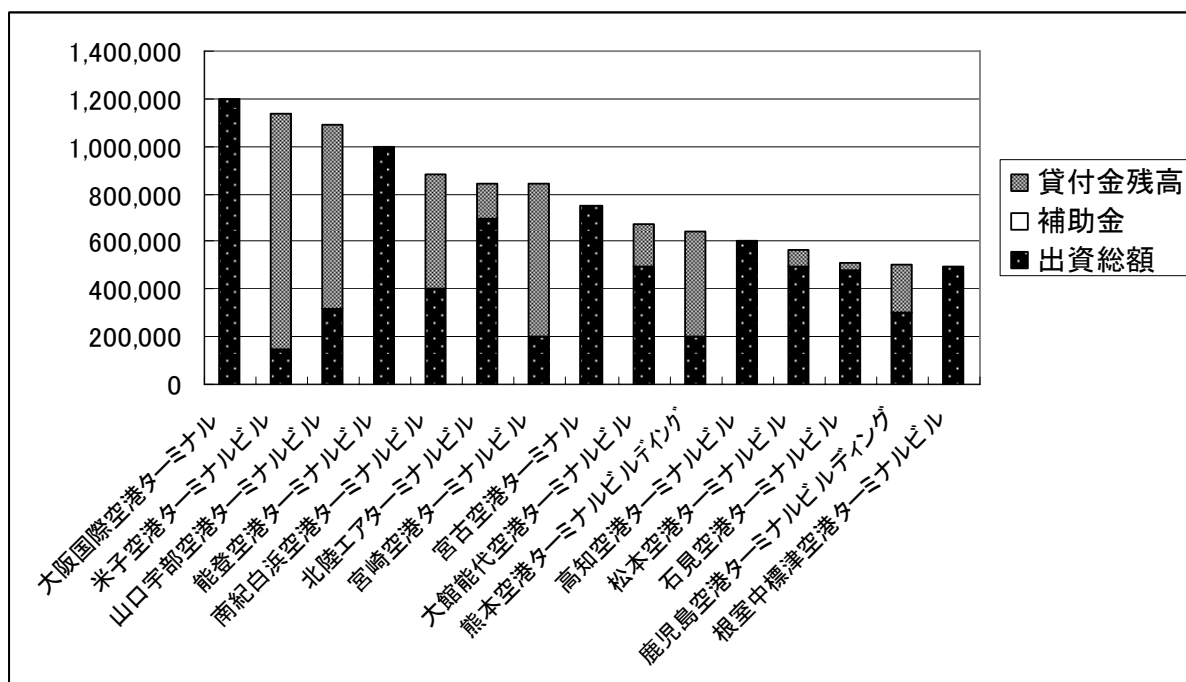


図 5－3c：出資金、補助金、貸付金残高（単位：千円）

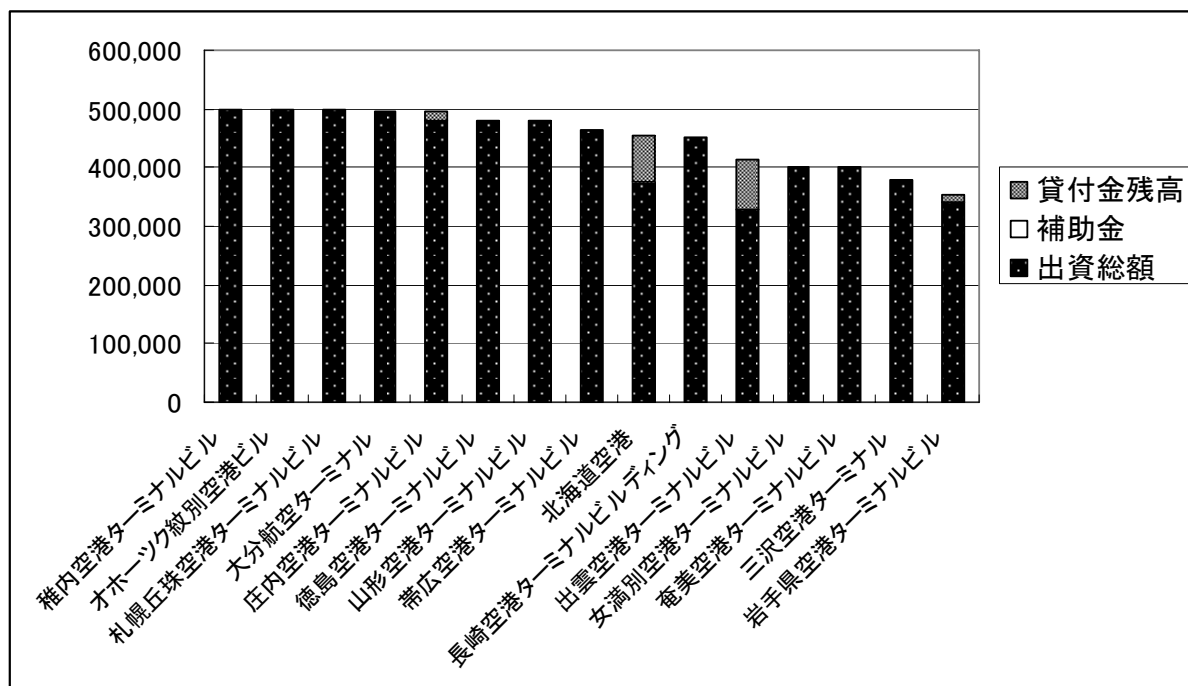
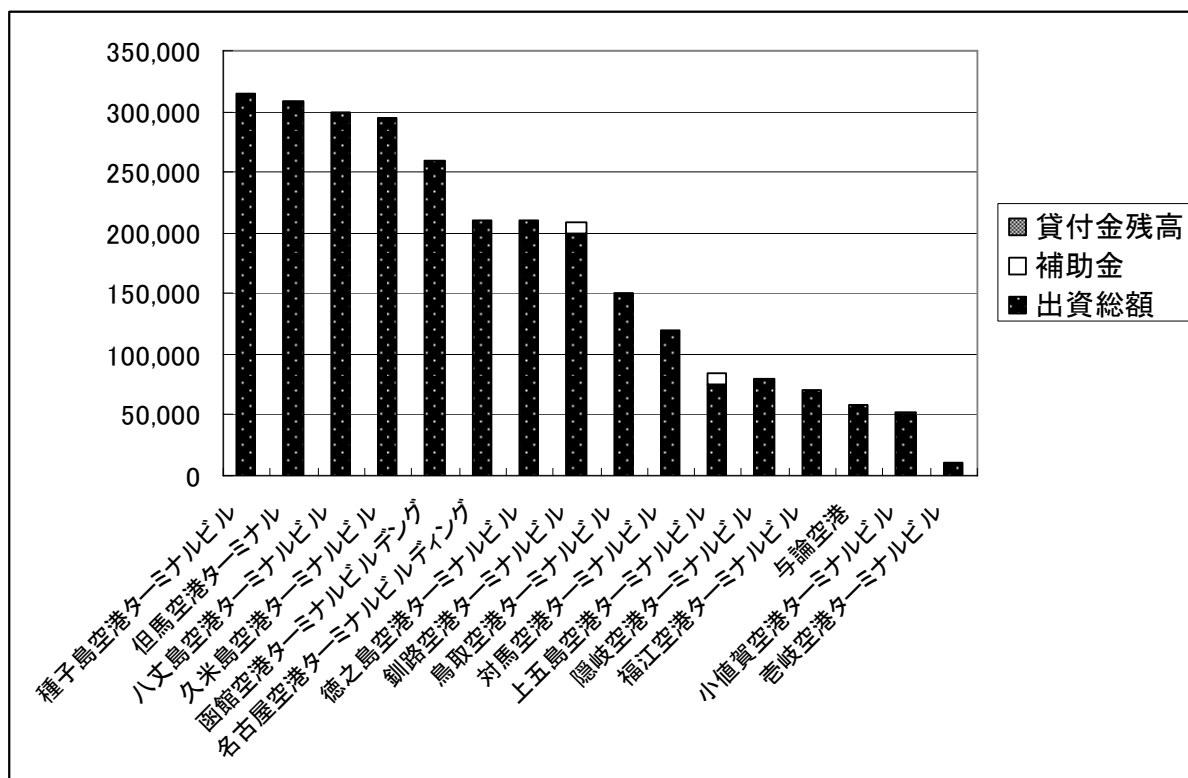


図 5－3d：出資金、補助金、貸付金残高（単位：千円）



5. 3 要因分析

本節では、「第三セクター等の状況に関する調査」のデータを使用して、わが国の空港ビル会社の収支に影響を与える要因を分析する。

5. 3. 1 推計モデル

分析に使用するモデルは、以下の線形回帰モデルであり、最小二乗法（OLS）により推計をおこなう。

$$Y_i = \alpha + X\beta + \varepsilon_i$$

ここで、 Y_i は空港ビル i の平成17年度の経常利益（損失）である。補助金の影響を排するために、補助金交付額は差し引いている。 α は定数項、 X は財政変数および制度的要因などをあらわす変数の行列、 β はパラメータ、 ε_i は誤差項である。

採用した説明変数は、表5-2のとおりである。変数カテゴリとして、①ガバナンス要因、②モニタリング要因、③基礎的要因、④財政的要因、を設定した。ガバナンス要因としては、民間の出資比率、公的部門内の出資集中度、出向職員の割合、天下り比率、の4つの変数を採用した。モニタリング要因としては、外部監査の導入ダミーと点検評価委員会ダミー、基礎的要因としては空港の所在都道府県の人口⁵¹、財政的要因としては経常収支比率、をそれぞれ採用した。なお、天下り比率、外部監査の導入ダミー、点検評価委員会ダミー、に関しては、その影響が当該年度内に出ることが考えにくいことからラグ（平成16年度）をとった。また、経常収支比率に関しては、統計入手の制約上から平成16年度のものを使用している。最後に、使用する変数の記述統計は表5-3のとおりである。

⁵¹収支は、旅客数・便数・路線構成に依存するとも考えられるが、本章では、さらにその背後にある後背地需要を表す変数として、人口を考慮する。

表 5 - 2 説明変数一覧

	変数名	説明	データの出所
ガバナンス 要因	民間の出資比率	出資総額に占める民間の割合	総務省『第三セクター等の状況に関する調査』(平成17年)
	公的部門内の出資集中度	公的部門による出資総額に占める母体自治体の割合	〃
	出向職員の割合	総従業員数(役員を含む)のうち地方公共団体出向者数(役員を含む)の割合	〃
	天下り比率	総役員数のうち地方公共団体退職者役員数の割合	総務省『第三セクター等の状況に関する調査』(平成16年)
モニタリング 要因	外部監査の導入ダミー	外部監査が導入されている場合に1とするダミー変数	〃
	点検評価委員会ダミー	「委員会等による経営の定期的な点検評価体制」が設置されている場合に1とするダミー変数	〃
基礎的要因	人口(単位:人)	空港が所在する都道府県の人口	総務省『地方財政統計年報』平成16年3月
財政的要因	経常収支比率	毎年の経常的歳出に占める経常的歳入の割合	地方財政調査研究会編『平成16年度都道府決算状況調』

表 5 - 3 記述統計

変数名	平均	標準偏差	最小値	最大値
経常利益(千円)	217,737.36	567,277.44	-17,911	3,869,838
民間の出資比率(%)	50.79	14.66	21.50	92.00
公的部門内の出資集中度(%)	65.77	16.93	28.37	100.00
出向職員の割合(%)	11.24	10.99	0.00	40.00
天下り比率(%)	7.84	7.25	0.00	33.33
人口(人)	2,680,948.51	2,358,935.20	612,191	12,168,247
経常収支比率(%)	93.50	2.98	88.10	100.60

5. 3. 2 推計結果

表5-4は、推計結果である。3本の推計を実施した。

推計(1)は、全ての説明変数に関して推計をおこなったものである。その結果、「民間の出資比率」、「公的部門内の出資集中度」、「天下り比率」、「人口」、「経常収支比率」、で有意な結果を得られた。推計(2)は、推計の頑健性を示すために有意でない変数を省いたものである。その結果、「公的部門内の出資集中度」は有意でなくなったものの、その他の変数は全て有意水準を満たしていた。推計(3)は、空港ビル会社にとって最もコントロールが及ばない要因である「人口」を省いたものである。その結果、推計(1)と比較して、「公的部門内の出資集中度」の有意水準が10%から5%に改善された。

なお、被説明変数の「経常利益」に関して、空港ビル会社の場合、大規模投資（ターミナルビルの新設など）の実施年に経常収支が大きくマイナス変動するというバイアスがかかるため、そうした影響をみるために全ての空港ビル会社の収支変遷を平成13年度から17年度にかけて調査した。その結果、過去に大きく収支変動した空港ビル会社が数社あるものの、少なくとも全ての空港ビル会社において平成17年度に過去の推移からみた大規模な収支変動はなかったことが明らかとなった。収支変遷に関しては章末の付録を参照のこと。

表 5－4 推計結果

	推計(1)	推計(2)	推計(3)
民間の出資比率	9858.753 (1.823)* [.074]	7907.659 (1.689)* [.097]	9839.889 (1.722)* [.091]
公的部門内の出資集中度	-852942.224 (-1.698)* [.095]	-372148.410 (-0.881) [.382]	-1145045.158 (-2.209)** [.031]
出向職員の割合	251288.566 (0.309) [.758]		153650.084 (0.179) [.859]
天下り比率	2435856.777 (2.218)** [.031]	1691149.547 (1.803)* [.077]	2779332.898 (2.410)** [.019]
外部監査の導入ダミー	207688.929 (1.335) [.188]		193349.897 (1.177) [.244]
点検評価委員会ダミー	-275964.226 (-1.610) [.113]		-267104.572 (-1.475) [.146]
人口(単位:人)	0.078 (2.684)** [.010]	0.0756 (2.572)** [.013]	
経常収支比率	61199.493 (2.540)** [.014]	49524.366 (2.202)** [.032]	56835.834 (2.237)** [.029]
定数項	-5915934.319 (-2.451)** [.018]	-4904975.005 (-2.255)** [0.028]	-5114949.852 (-2.021)** [.048]
R2	0.309	0.256	0.213
adj-R2	0.202	0.188	0.109

(注) **、*、は、それぞれ 5%、10%水準で有意であることを示す。() 内は t 値を、[] 内は、p 値を示している。

5. 4 結果とその解釈

分析の結果、空港ビル会社に関して以下の諸点が明らかとなった。

5. 4. 1 ガバナンス要因：民間の出資比率

分析の結果より、民間の出資比率が高いほど、経常利益が増加することが明らかとなった。このことは、民間の出資比率の高い空港ビル会社は、民間ノウハウを取り入れた効

率経営が可能となっていることを示している。近年では世界的に多くの民営化事例がみられる。横見(2003)は、空港民営化が効率性を増加させたことを実証的に示している。これらの空港では、政府が適切なガバナンス契約を設計するとともに、民間のノウハウを取り入れた経営が行われている。日本においても、単に、共同出資の第 3 セクター会社にとどまらず、政府(住民)が適切に空港をガバナンスしながら、民間のノウハウを取り入れるような、さまざまな組織形態を模索すべき可能性を示している。

5. 4. 2 ガバナンス要因：公的部門内の出資集中度

分析の結果より、公的部門内の出資集中度が高いほど、経常利益は減少することが明らかとなった。すなわち、公的部門のなかで、母体自治体（空港ビル会社の所在地方公共団体）が出資に占める割合が高いほど、経常利益は減少するということである。冒頭に述べたように、第 3 セクターのデメリットとして経営責任の曖昧化が挙げられるが、公的部門間においては、多くの機関が出資に関与することにより、多面的な活用方策の構築、モニタリングが可能となるというメリットが考えられる。

5. 4. 3 ガバナンス要因：出向職員の割合

分析の結果では、「出向職員の割合」は有意な結果が得られなかった。一般的に、出向職員の割合が多い組織では、母体自治体との一体性・情報共有によるメリットがある一方で、企業経営に対する責任の希薄化なども指摘されているが、本章の分析によれば、こうした出向職員による経営成果への影響はみられなかった。

5. 4. 4 ガバナンス要因：天下り比率

分析の結果より、天下り比率が高いほど、経常利益が増加することが明らかとなった。いわゆる天下りは、一般的に官民癒着を招くことや、一般職員の役員昇進の道が限定的になることなどの理由により、批判的に論じられることが多い。本章の分析結果は、地方公共団体の退職者が役員に占める割合が高ければ、経常利益が増加することを意味するものである。天下りの有能な人材による効率経営が実現したとも捉えられるが、癒着や便宜供与により利益が高められている可能性や、逆の関係として、経営が安定しているからこそ天下り先となっているという理解もできる。この点は今後詳細に分析する必要があるのかもしれない。

5. 4. 5 モニタリング要因：外部監査の導入と点検評価委員会

分析の結果では、「外部監査の導入」と「点検評価委員会」の設置ともに、有意な結果を得ることができなかった。このことは、民間出資比率の高い空港ビル会社は、たとえ外部監査や点検評価委員会を設置していなくとも、民間出資により利潤拡大圧力に晒されて

いるものと考えられる。

5. 4. 6 基礎的要因：人口

分析の結果より、空港ビル会社の所在都道府県の人口が多いほど、経常利益が増加する。一般的に、空港の需要を規定する最大の要因は、後背地人口であるといわれる。したがって、空港ビル会社の経営成果も、後背地人口の影響を大きく受けるということを分析結果は示唆している。後背地人口に関しては、空港ビル会社が直接的に影響を与えることができないために、比較的人口の少ない地方や離島においては、厳しい経営状況に置かれていることが任意の空港ビル会社に対して実施したヒアリング調査からも明らかとなっている。

5. 4. 7 財政的要因：経常収支比率

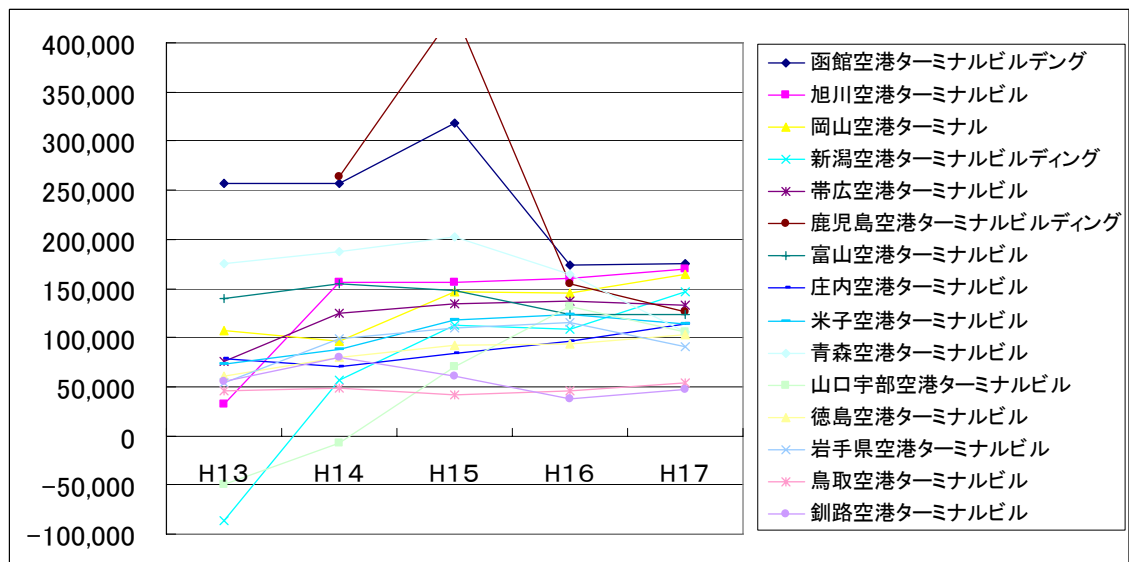
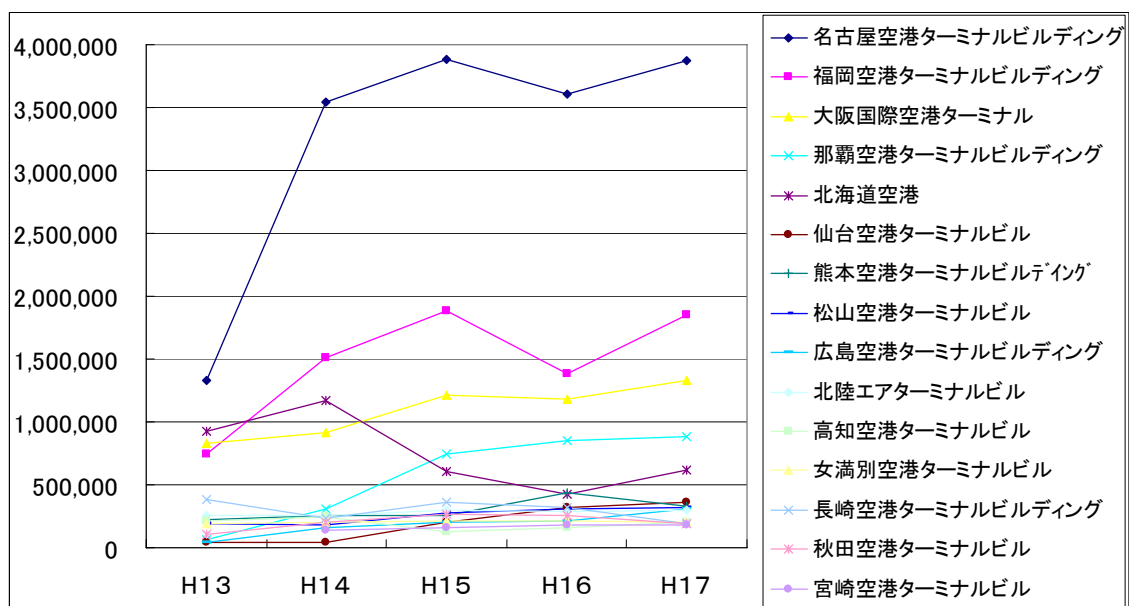
分析の結果より、経常収支比率が高いほど、経常利益が増加することが明らかとなった。経常収支比率が高いということは、財政の弾力性がないことを意味する。したがって、母体自治体の財政弾力性がないほど、空港ビル会社の経常利益が増大することを分析結果は意味する。このことは、母体自治体が財政的に厳しければ、空港ビル会社は赤字になっても補助金や貸付金などの補助を得にくい(ハードバジェット)と考え、規律の効いた経営を志すようになることを示唆しているとも考えられる。

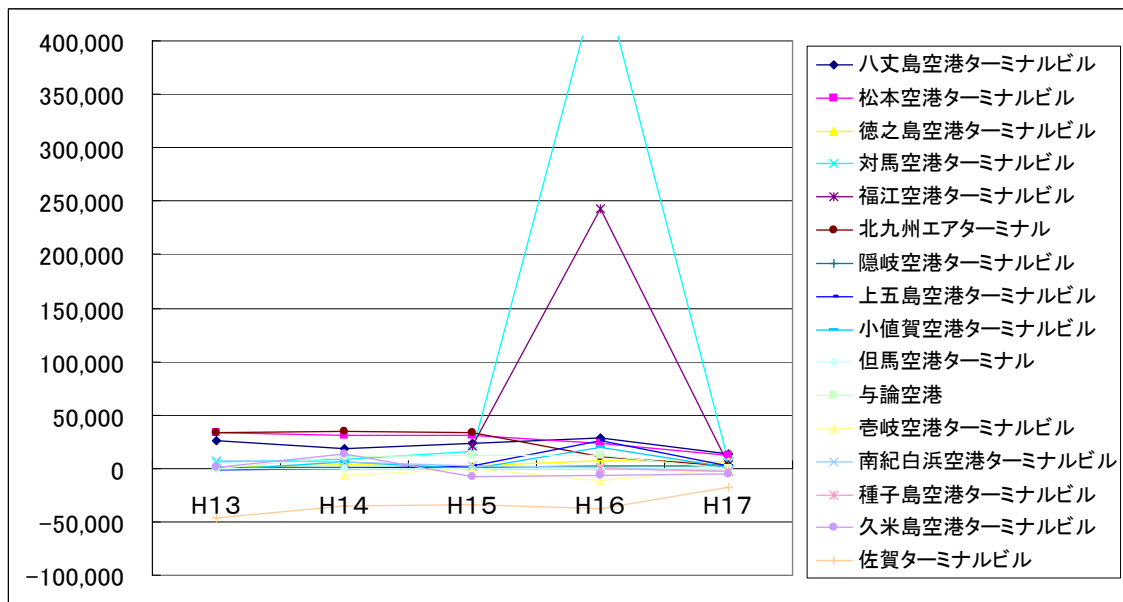
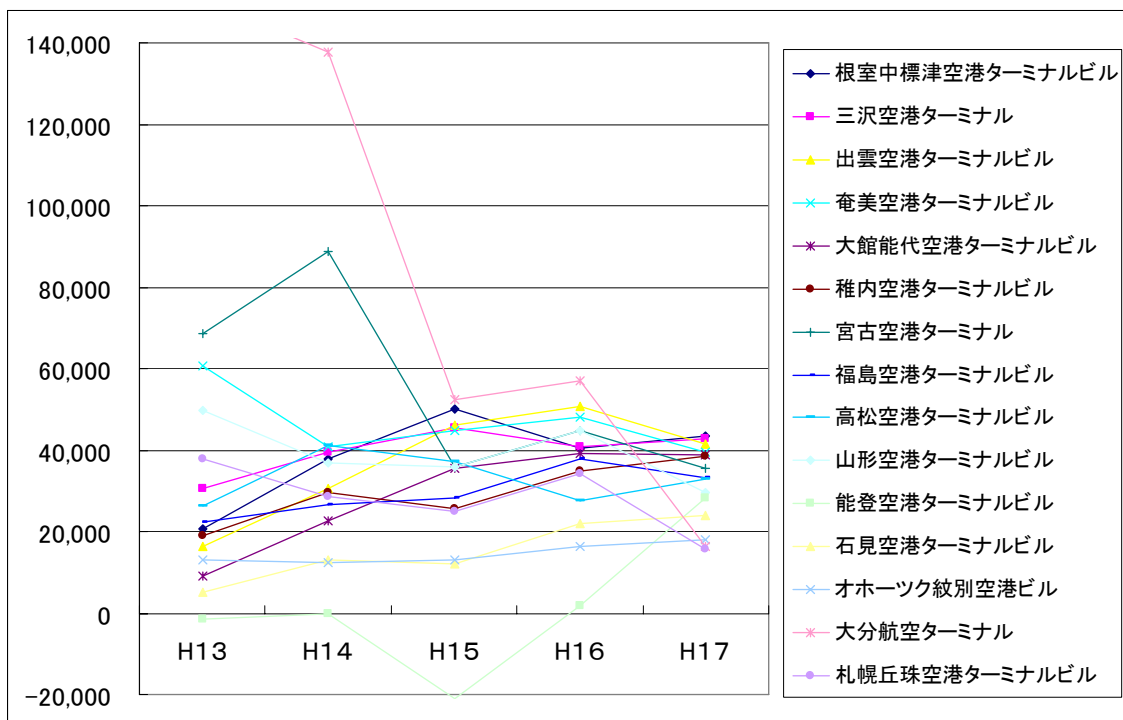
5. 5 まとめ—結果と政策的含意について—

本節では、空港ビル会社の経営成果に影響を与える要因を、ガバナンスの視点から分析した。冒頭で述べたように、全体の 89%の空港ビル会社が黒字である。その背景には、空港の公共性と空港ビル会社が第 3 セクターであることを根拠とした無利子貸付など、比較的恵まれた財政的支援があることが推測される。こうした状況は自立的な経営を阻害する可能性も否定できない。

本節での分析結果は、民間資本が多くて公的部門間でも多面的なモニタリングが働くという自立経営を促すようなガバナンス制度が構築されているほど経営成果は向上することを示している。今後は、経営責任の曖昧性という第 3 セクターの弊害を避けながら民間のノウハウを活用するとともに、ターミナルビルを有効に活用するための適正なガバナンス制度の構築が必要となろう。

【付録】空港ビル会社の収支変遷（単位：千円）





(注) 過年度の数値に関して、一部ヒアリング調査の結果を受けて修正した。

6 空港ガバナンスの重要性

本節では、最後のまとめとして、各節の内容をまとめるとともに、空港ガバナンスの重要性を強調する。

現在、ほぼ空港整備の時代が終わり、国主導の空港経営から、地域主導の空港ガバナンスの時代に入ってきていると考えられる。そのときには、空港の所有者（国や自治体）が個々の空港のガバナンス体制を確立することが、効率的な空港経営を行うためにも不可欠である。

2 節の分析から、以下の示唆が得られる。情報公開の観点から見れば、現存する財務報告書は、国の所有する空港全体を統合した空港整備特別会計の財務諸表のみであり、（地方空港を含め）個々の空港の実態を表すものはない。⁵²また、その財務諸表でカバーされているのは、滑走路やエプロンなどの基本施設（および附帯施設（護岸、道路、公営駐車場、橋、排水施設））と呼ばれる空港の施設のみであり、ターミナルビルや駐車場はカバーされていない。現時点では、それらの所有形態が異なり、その作成も容易ではないが、それらの経営主体の一体化に向けた、財務報告書の一体化によって、はじめて個々の空港の適正なガバナンスの姿がみえてくる。個々の空港ごとに財務報告書を分断すれば、空港経営者側にコスト意識が芽生える。空港を生かした地域活性化に向けた空港ガバナンスの第一歩である。

3 節の事例からは、国から切り離された空港が、地域のための空港として生まれ変わるために、ガバナンス制度が構築され、有効利用に向けて動き出す姿がまさに示されている。基幹路線は中部国際空港に移転するという制約のなかで、旧名古屋空港の機能をどのように再編するのかという政策課題が与えられ、コムーター航空や小型機の拠点空港の確立、費用削減努力としての指定管理者制度の採用、空港経営としての非航空収入の獲得努力（旧国際線ビルへの大手商業施設ユニーの誘致）、地域産業活性化努力（航空産業クラスター・航空宇宙技術センターの誘致表明）など、自己責任の確立を促すガバナンス制度の構築の成果が現れている。

4 節の分析からは、制度として、空港の所有及び経営も、（もちろん国の適正な規制は必要であるが）、地方自治体の下で行われることが、地方空港を有効に利用するための努力を促し、地方経済を活性化させるのに十分柔軟な制度整備の一つとして、今後の成熟化社会には必要であることがわかる。空港管理という面だけで捉える場合には短期的には課題も多いが、それを避け国管理の下で現在の制度を続けていては、地方自治体は、ニーズを捉えた空港の有効活用に向けた努力をしないばかりか、将来性も見出せないのである。

5 節の分析からは、空港ガバナンスとして、多面的なモニタリングが重要であることが示唆される。経営責任の曖昧性を排除し、空港のターミナルビルも、空港と一体となり、

⁵² ただし、神戸空港は神戸市の特別会計によって管理収支が分経理されている。

空港が有効に活用されるように促す適正なガバナンス制度の構築が必要であることが分かる。

このように、地方自治体による適正なガバナンスが、今後の空港の有効活用には重要である。現在、ほぼ空港整備の時代が終わり、国主導の空港経営から、地域主導の空港ガバナンスの時代に入ってきていると考えられる。整備事業に目途がついた現時点においては、効率的な空港運営に向け、適切な空港ガバナンス・システムの導入が必要となっている。ネットワークの観点から空港間のコントロールが必要と言われるが、自己責任のない制度による、有効活用に向けたインセンティブの欠如も大きな問題である。多様化した地域ニーズを捉えることが必要となっている近年の成熟化した時代においては、そのインセンティブ問題が増幅してきており、国管理で行う必要性は**相対的に**小さくなってきていると考えられる。(実際、地方管理の第三種空港が存在している。)ネットワークの観点からのコントロールは、インセンティブの考慮とともに、直接的な所有ではなくて、間接的な緩やかな規制などで行うべきであろう。⁵³今後の地方空港においては、曖昧な制度の排除による明確性の実現・情報公開による情報の非対称性の排除および監視システムの導入などを通じて、自己責任体制を確立し、地域のインセンティブを高める制度設計の構築が急務となっている。

⁵³ 現在国が所有している空港を地方に移管する場合には、その予算を同時に交付税などの形で地方に与えることが、中立性の面からも、重要である。その予算を与えないで、地方自治体の意見を聞くことは、中立性に反し、ほとんどの自治体は、その移管を望まないであろう。自己責任の達成による有効活用に向けたインセンティブがあるのかどうかを議論するには、中立的な視点（すなわち、現在の空港経費の地方移譲）からの議論が必要である。もちろん、そのためには、交付税を含めた他の制度との連携が必要であり、その制度設計も含めたプランの作成には困難性が伴うことも考えられるが、それを理由に、望ましい制度設計をあきらめることは、長期的に見れば、望ましくないであろう。

1 節 参考文献

- Abbott, M. and S.Wu (2002), “Total Factor Productivity and Efficiency of Australian Airports,” *The Australian Economic Review*, Vol.35, pp.244-260.
- Air Transport Research Society (2007), *Airport Benchmarking Report: the Global Standards for Airport Excellence*, 2007.
- Bazargan, M. and B.Vasigh (2003), “Size versus Efficiency: A Case Study of US Commercial Airports,” *Journal of Air Transport Management*, Vol.9 (3), pp.187-194.
- Bogan, R.L. (1996), “The Conflict between Government-Owned and Privately Operated Airports,” in Hakim, S., P. Seidenstat and G.W. Bowman (eds.), *Privatizing Transportation Systems*, Praeger, pp.77-85.
- Brueckner J (2005), “Internalization of airport congestion: A network analysis,” *International Journal of Industrial Organization*, 23 599– 614
- Brueckner J (2002), “Airport Congestion When Carriers Have Market Power” *The American Economic Review*, Vol. 92, No. 5. (Dec., 2002), pp. 1357-1375.
- Craig, E.D. (1996), “The Benefits and Costs of Airport Privatization,” in Hakim, S., P. Seidenstat and G.W. Bowman (eds.), *Privatizing Transportation Systems*, Praeger, pp.87-96.
- Fernandes, E. and R.R. Pacheco (2002), “Efficient Use of Airport Capacity,” *Transportation Research*, Vol.36A, pp.225-238.
- Gillen, D. and A. Lall (1997), “Developing Measures of Airport Productivity and Performance: An Application of Data Envelopment Analysis,” *Transportation Research*, Vol.33E(4), pp.261-274.
- Heath, J.B. (1988), “Privatisation: The Case of BAA plc,” in Ramanadham, V.V. (ed.), *Privatisation in the UK*, Routledge, pp.173-195.
- Ito, N. (2001), *The Economic Regulation of the UK Airport Industry*, University of Warwick Ph.D thesis, 2001.
- Martín-Cejas, R.R. (2002), “An Approximation to the Productive Efficiency of the Spanish Airports Network through a Deterministic Cost Frontier,” *Journal of Air Transport Management*, Vol.8 (4), pp.233-238.
- Martín, J.C. and C. Román (2001), “An Application of DEA to Measure the Efficiency of Spanish Airports Prior to Privatization,” *Journal of Air Transport Management*, Vol.7 (3), pp.149-158.
- Oum, T.H., A. Zhang and Y. Zhang (1996), “A Note on Optimal Airport Pricing in a Hub-and-spoke System,” *Transportation Research*, Vol.30B, pp.11-18.
- Oum, T.H., Yu, C.Y. and Fu, X.W. (2003), “A Comparative Analysis of Productivity Performance of the World's Major Airports: Summary Report of the ATRS Global Airport Benchmarking Research Report 2002,” *Journal of Air Transport Management*, Vol.9 (5), pp.285-297.
- Oum, T., A. Zhang and Y. Zhang (2004), “Alternative Forms of Economic Regulation and Their

- Efficiency Implications for Airports,” *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 38, pp. 217-246.
- Oum,T.H., Adler,N and Yu,C.Y. (2006), “Privatization, corporatization, ownership forms and their effects on the performance of the world’s major airports,” *Journal of Air Transport Management*, Vol.12 (3), pp.109-121.
- Pacheco, R.R. and E.Fernandes (2003), “Managerial efficiency of Brazilian Airports,” *Transportation Research*, Vol.37A, pp.667-680.
- Parker,D. (1999), “The Performance of BAA Before and After Privatisation: A DEA Study,” *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol.33 (2), pp.133-146.
- Pels, E., P.Nijkamp, and P.Rietveld (2003), “Inefficiencies and Scale Economies of European Airport Operations,” *Transportation Research*, Vol.39E, pp.341-361.
- Roth,G.(1987),“Airport Privatization,”in Hanke,S.H.(ed.) *Prospects for Privatization*, The Academy of Political Science, pp.74-82.
- Sarkis, J. (2000), “An Analysis of the Operational Efficiency of Major Airports in the United States,” *Journal of Operations Management*, Vol.18, pp.335-351.
- Starkie,D. and D.Thompson(1985a), *Privatising London's Airports*,IFS Report Series 16.
- Starkie,D. and D.Thompson(1985b), “The Airports Policy White Paper : Privatisation and Regulation,”*Fiscal Studies*, Vol.6(4), pp.30-41.
- Starkie,D. and D.Thompson (1986),“London's Airports: The Privatisation Options,”in Kay,J.,C.Mayer and D.Thompson(eds.), *Privatisation and Regulation : The UK Experience*, Clarendon Press, pp.210-220.
- Starkie,D.(2001), “Reforming UK Airport Regulation,”*Journal of Transport Economics and Policy*, Vol.35(1), pp.119-135.
- Yokomi, M.,(2005), *Evaluation of technical efficiency at privatized airports: Case of BAA Plc. In: A paper presented at the Air Transport Research Society (ATRS) Conference*, July 3–6, 2005, Rio de Janeiro,Brazil.
- Yoshida,Y. (2004), “Endogenous-weight TFP Measurement: Methodology and Its Application to Japanese-airport Benchmarking,” *Transportation Research*, Vol.40E (2), pp.151-182.
- Yoshida,Y., and H.Fujimoto (2004), “Japanese-airport Benchmarking with the DEA and Endogenous-weight TFP Methods: Testing the Criticism of Overinvestment in Japanese Regional Airports,” *Transportation Research*, Vol.40E (6), pp.533-546.
- Zhang A. and Y. Zhang (2003) , ”Airport charges and capacity expansion:effects of concessions and privatization,” *Journal of Urban Economics* 53, 54–75
- Zhang A. and Y. Zhang (2006) ,Airport capacity and congestion when carriers have market power,” *Journal of Urban Economics*, Volume 60, Issue 2, September 2006, Pages 229-247

- アジアゲートウェイ戦略会議(2007)「アジアゲートウェイ構想」
<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/asia/index.html>
- 上村敏之(2002),「空港整備事業の問題点と空港政策のあり方: 空港整備特別会計の財務分析を中心に」『経済論集(東洋大学)』第27巻第1・2合併号、pp.41-63、2月。
- 内田傑(2007)「自治体管理空港の運営状況と活性化方策」財団法人運輸政策研究機構第85回運輸政策コロキウム報告。(運輸政策研究 VOL.10 No.2 pp.97-103)
- 榊原胖夫・加藤一誠(1997),「空港間競争とエアライン・ハブの決定」,『運輸と経済』,第57巻第9号,pp.59-66.
- 添田慎二(2000),『空港経営: 国際比較と日本の空港経営のあり方』,運輸政策研究機構.
- 中条潮・伊藤規子(1998),「航空下部構造(空港・管制)市場化の流れ: イギリス、オーストラリア、ニュージーランドを中心に」,『運輸政策研究』第1巻第1号,pp.25-32.
- 平井小百合(2006a),「海外民営化空港の経営戦略」『経営戦略研究レポート』, 大和総研.
- 平井小百合(2006b),「空港整備特別会計の見直しに関する考察」『経営戦略研究レポート』, 大和総研.
- 藤田礼子(1999a),「イギリスにおける地方空港の民営化について(前編)」,『運輸と経済』第59巻第11号,pp.62-70.
- 藤田礼子(1999b),「イギリスにおける地方空港の民営化について(後編)」,『運輸と経済』,第59巻第12号,pp.58-69.
- 本多均・加藤浩徳・金相奉・金本良嗣(2000),「空港整備事業の費用対効果分析」,『運輸政策研究』,第13巻第1号,pp.23-33.
- 森浩・太田成昭・渡辺信夫【編著】(2002),『空港民営化』, 東洋経済新報社.
- 山内弘隆(2004)「国際ハブ競争と日本の空港政策の今後」『土木学会誌』89(6): 22-24.
- 横見宗樹(2002),『民営化空港の経営効率に関する実証研究—BAAPlcを事例として—』「航空と空港の経済学」215頁~227頁,関西空港調査会.
- 横見宗樹(2003),『民営化空港の技術的効率性の評価—英国BAAPlcを事例として—』「運輸政策研究」, Vol.6 No.3, 2~8頁.

2節 参考文献

- 秋葉明(1997)「都市機能と空港整備についての考察」『都市問題』第88巻第6号、pp.3-15。
- 荒井正吾・高橋文利・中条潮・藤井弥太郎・山内弘隆(1992)「わが国空港の基本的課題」『運輸と経済』第52巻第3号、pp.4-36。
- 石井伸一(2006)「欧米における空港整備と空港経営からみたわが国空港整備事業運営制度の課題」『運輸と経済』第66巻第5号、pp.33-41。
- 今橋隆(2000)「空港における商業施設の運営に関する一考察」『経営志林(法政大学)』第37巻第2号、pp.59-65。
- 上村敏之(2002)「空港整備事業の問題点と空港政策のあり方: 空港整備事業特別会計の財務

- 分析を中心に」『経済論集(東洋大学)』第27巻第1・2合併号、pp.41-63。
- 内田信行(1995)「空港整備システムの課題と展望」『流通問題研究(流通経済大学)』第25号、pp.80-92。
- 内田傑(2007)「自治体管理空港の運営状況と活性化方策」財団法人運輸政策研究機構第85回運輸政策コロキウム報告。(運輸政策研究 VOL.10 No.2 pp.97-103)
- 大蔵省財政史室(1995)『特別会計・政府関係機関・国有財産』東洋経済新報社。
- 加藤一誠・榊原胖夫(2006)「空港政策の透明性の向上と空港形態」『運輸と経済』第66巻第5号、pp.25-32。
- 菊池徹(1999)「空港整備計画と地方空港の発展」『運輸と経済』第59巻第7号、pp.20-27。
- 木村秀政・増井健一編(1979)『日本の航空輸送』東洋経済新報社。
- 久保田雅晴・金指和彦(1998)「わが国の空港整備・管理のあり方について：大都市圏における拠点空港を中心として」『運輸と経済』第58巻第7号、pp.41-50。
- 佐々木弘(1986a)「わが国の空港整備と運営をめぐる制度的問題点：特に地方空港のケースに重点をおいて」『国民経済雑誌(神戸大学)』第154巻第2号、pp.35-54。
- 佐々木弘(1986a)「地方空港の整備と港格、特別会計および事業主体について：わが国の空港整備と運営をめぐる制度的問題点」『国民経済雑誌(神戸大学)』第154巻第4号、pp.55-76。
- 塩見英治(1992)「空港整備の基本的論点と政策課題」『運輸と経済』第52巻第4号、pp.32-38。
- 添田慎二(2000a)「我が国の空港運営体制に関する検討：国管理空港の民営化の可能性と問題点」『運輸政策研究』第3巻第3号、pp.4-14。
- 添田慎二(2000b)『空港経営：国際比較と日本の空港経営のあり方』運輸政策研究機構。
- 高橋望(1992)「航空・空港をめぐる諸問題とその考え方」『運輸と経済』第52巻第5号、pp.48-55。
- 田中宏樹・上村敏之・鷺見英司(2002)「公共事業特別会計の財務評価」『日本経済研究』第44号、pp.211-229。
- 中条潮(1993a)「ハブ空港と空港政策(1)」『運輸と経済』第53巻第8号、pp.63-69。
- 中条潮(1993b)「ハブ空港と空港政策(2)」『運輸と経済』第53巻第9号、pp.55-59。
- 中条潮(1993c)「ハブ空港と空港政策(3)」『運輸と経済』第53巻第10号、pp.77-83。
- 中条潮(1993d)「ハブ空港と空港政策(4)」『運輸と経済』第53巻第11号、pp.80-87。
- 中条潮(1997)「航空輸送産業の規制緩和と空港整備政策」『都市問題』第88巻第6号、pp.17-27。
- 中条潮・伊藤規子(1998)「航空下部構造(空港・管制)市場化の流れ：イギリス、オーストラリア、ニュージーランドを中心に」『運輸政策研究』第1巻第1号、pp.25-32。
- 津崎武司(1980)『日本の空港：航空輸送の原点』りくえつ。
- 戸崎肇(2001)「首都圏第三空港問題をめぐって」『運輸と経済』第61巻第5号、pp.70-76。
- 平井小百合(2006)「空港整備特別会計の見直しに関する考察」『経営戦略研究(大和総研)』Vol.9。

- 藤田礼子(1999a)「イギリスにおける地方空港の民営化について（前編）」『運輸と経済』第59巻第11号、pp.62-70。
- 藤田礼子(1999b)「イギリスにおける地方空港の民営化について（後編）」『運輸と経済』第59巻第12号、pp.58-69。
- 松本秀暢(1997)「新しい空港整備とその経営方式への転換」『経済論叢（京都大学）』第160巻第2号、pp.35-57

3節 参考文献

- 愛知県(2003)『名古屋空港新展開基本計画』愛知県企画振興部航空対策課。
- 愛知県(2004)『愛知県名古屋飛行場指定管理者募集要項』愛知県企画振興部。
- 赤井伸郎(1997)「地方自治体にとっての地震後の復興対策－カルフォルニア州政府のサバイバルマニュアル－」『商大論集（神戸商科大学経済研究所）』48(6): 75-94。
- 赤井伸郎(2005)「6章 第三セクターの経営悪化の要因分析－商法観光・レジャー分野の個票財務データによる実証分析－」井堀利宏編『公共部門の業績評価－官と民の役割分担を考える－』139-163,東京大学出版会。
- 赤井伸郎(2006)『行政組織とガバナンスの経済学－官民分担と統治システムを考える－』有斐閣。
- 石倉洋子ほか編(2003)『日本の産業クラスター戦略－地域における競争優位の確立－』有斐閣。
- 酒井正子(2005)「第三章 羽田路線と地方間路線の供給・需要分析」酒井正子『羽田 日本を担う拠点空港－航空交通と都道府県－』79-120,成山堂。
- 榊原胖夫・加藤 一誠(1997)「空港間競争とエアライン・ハブの決定」『運輸と経済』57(9): 59-66。
- 澤野孝一郎(2006a)「航空サービスの規制緩和とその政策評価－航空自由化・JJ 統合・羽田空港発着枠－」『日本経済研究』53: 13-41。
- 澤野孝一郎(2006b)「名古屋空港の現状とその空港経営－中部国際空港開港前から県営化までの経緯－」Discussion Papers in Economics No.457,名古屋市立大学経済学会。
- 杉浦一機(2001)『激突！東海道線 「のぞみ」対航空シャトル』草思社。
- 添田慎二(1999)『空港経営－国際比較と日本の空港経営のあり方－』財団法人運輸政策研究機構。
- 竹内宏編著(2002)『「浜松企業」強さの秘密』東洋経済新報社。
- 瀧内洋(2007)「コムーター航空への新たな着眼点」『運輸と経済』67(3): 72-80。
- 多和田眞・家森 信善編著(2005)『東海地域の産業クラスターと金融構造－躍進する名古屋経済の強さを探る－』中央経済社。
- 中溪正樹(2003)「リージョナル航空の動向と展望」空港競争編集委員会編『空港競争－航空激動の時代に空港はどう競争力を高めるか。－』125-143,海事プレス社。

名古屋空港ビルディング株式会社(1987)『名古屋空港ビルディング株式会社 創立 30 周年記念誌“飛翔”』名古屋空港ビルディング株式会社.

名古屋空港ビルディング株式会社(1999)『名古屋空港ビルディング株式会社 新国際線旅客ターミナルビル竣工記念誌「新飛翔」』名古屋空港ビルディング株式会社.

名古屋鉄道株式会社(1994)『名古屋鉄道百年史』名古屋鉄道株式会社.

西岡久雄・菊池徹・五十嵐正徳(1999a)「コンピューター航空の発展と今後の展望（前編）」『運輸と経済』59(1): 16-25.

西岡久雄・菊池徹・五十嵐正徳(1999b)「コンピューター航空の発展と今後の展望（後編）」『運輸と経済』59(2): 51-56.

野村證券株式会社東海三県プロジェクトチーム編(2004)『東海ビッグバン・グレーター・ナゴヤの新たな飛躍に向けてー』中日新聞社.

宮内威(2001)「コンピューター航空の現状と課題」『運輸と経済』61(4): 22-30.

山崎朗編(2002)『クラスター戦略』有斐閣.

4 節 参考文献

川口満(2000)『現代航空政策論』成山堂書店.

長谷政弘編(2006)『観光学辞典』同文館出版.

5 節 参考文献

赤井伸郎(2006),『行政組織とガバナンスの経済学』有斐閣.

総務省(2004-2005),『第三セクター等の状況に関する調査』.

添田慎二(2000),『空港経営—国際比較と日本の空港経営のあり方』運輸政策研究機構.

横見宗樹(2003),「民営化空港の技術的効率性の評価—英国 B A A plc を事例として—」『運輸政策研究』, Vol.6 No.3, 2～8 頁.

補論

A. 能登空港に関するヒアリング（2006年12月13日実施）	4
1. 概略	4
2. 特徴①：搭乗率保証制度	5
3. 特徴②：国際チャーター便	6
4. 利用促進策	6
4.1 ふるさとタクシー	6
4.2 運賃助成	6
5. その他	6
5.1 能登空港ターミナルに能登地域の行政機関を合築	6
5.2 日本航空学園の誘致	7
5.3 スtockデータ	7
5.4 県の空港担当部署の集約	7
B. 小松空港に関するヒアリング（2006年12月13日実施）	8
1. 概略	8
2. 特徴①：国際線と観光	8
3. 利用促進策	9
3.1 着陸料の減免	9
3.2 成田線の開設	9
3.3 滑走路の強化（舗装の嵩上げ）	9
4. その他	9
4.1 県営に対する考え方	9
4.2 新幹線の影響	9
C. 名古屋空港に関するヒアリング（2007年2月23日実施）	11
1. 概略	11
2. 特徴①：コピューター航空など	12
2.1 コピューター航空	12
2.2 チャーター便	13
2.3 ビジネスジェット	13
3. 特徴②：指定管理者	14
3.1 指定管理者の選定	14
3.2 導入のメリット	14
3.3 指定管理契約の内容	15
3.4 指定管理者の業務概要	16
3.5 指定管理者の経営状態	16

4. 利用促進策	17
4.1 着陸料の減免措置	17
4.2 県営名古屋空港協議会における取り組み	18
4.3 県営名古屋空港の活性化に関する協議会（平成19年2月6日設立）	18
5. その他	18
5.1 県営空港としての開港経費	18
5.2 県営名古屋空港の収入と支出	19
5.3 県営名古屋空港の財産状況	20
5.4 国際線ターミナルビルの再利用：大型SC（ユニー）の事業計画	21
5.5 中部国際空港との関係	22
5.6 県営に対する考え方	22
5.7 需要予測	23
5.8 空港アクセス	23
5.9 利用者アンケート	24
D. 神戸空港に関するヒアリング（2006年12月21日実施）	26
1. 概略	27
2. 特徴①：市営空港と特別会計	28
2.1 特別会計	28
2.2 市営空港	28
2.3 関西三空港と神戸空港に課された制約	28
3. 特徴②：空港建設と土地売却	29
3.1 土地造成と国の補助	29
3.2 旅客ターミナルビル	29
3.3 土地利用計画と産業誘致	29
4. その他	29
4.1 アクセス	29
4.2 利用促進とエアラインに対する助成	30
4.3 その他の取り組み	30
E. 北九州空港に関するヒアリング（2007年2月6日実施）	32
1. 概略	33
2. 特徴①：安価な新空港の建設費	33
2.1 旧北九州空港	33
2.2 需要予測	33
2.3 新空港の位置と安価な建設費	34
2.4 新規航空会社・スターフライヤーの就航	34
2.5 ターミナルビル	34
2.6 空港島内にホテル建設	35

3. 特徴②：24 時間運用	35
3.1 24 時間運用の状況	35
3.2 夜間駐機のためのエプロン増設工事	36
4. 利用促進策	36
4.1 国内線の誘致策	36
4.2 国際線の誘致策	36
5. その他	36
5.1 空港アクセス	36
5.2 空港駐車場の整備	37
5.3 JR との競争と路線休止	37
5.4 市長のリーダーシップ	37
5.5 他空港との連携	37
F. 佐賀空港に関するヒアリング（2007 年 2 月 6 日実施）	38
1. 概略	38
2. 特徴①：夜間貨物便	38
3. 特徴②：国際チャーター便	39
4. 利用促進策	39
5. その他	40
5.1 周辺空港との連携	40
5.2 県営に対する考え方	41
5.3 空港の収支等	41
5.4 佐賀ターミナルビル株式会社	41
G. 鹿児島空港に関するヒアリング（2006 年 12 月 7 日実施）	43
1. 概略	43
2. 特徴①：離島路線	44
3. 特徴②：スカイマークの参入と撤退	44
4. 利用促進策	44
4.1 国際交流促進ツアー助成	44
4.2 海外ビジネスツアー助成	44
5. その他	45
5.1 空港の管理費	45
5.2 ターミナル・駐車場	45
5.3 他の交通との競合	45

A. 能登空港に関するヒアリング

(2006 年 12 月 13 日実施)

要 約

- 1) 能登地域の地盤沈下という危機感が、空港建設の原点である。能登空港を浮揚の起爆剤としようと考えた。
- 2) 搭乗率保証制度の特徴である双務的な契約がうまく機能しており、地元の協力も得られ高い搭乗率につながっている。また、結果として ANA から地元への協力金が、開港から 3 年連続で支払われている。
ただし県としては、高い搭乗率が続いているため、このような制度を取り止めた。ANA は地元の協力が得られるので続けたい意向である。
- 3) 県は空港のにぎわいが重要と考え、能登地域の行政機関を空港に合築した。その結果、レストランの経営などが成り立っている面もある。
- 4) 他空港と競って日本航空学園の誘致に成功した。経済効果という観点から見ると、全国から学生を集められる学校を誘致したことに意義があった。
- 5) 旅客数が限られ観光地も分散している中では、二次交通としてバスでは全く採算が合わなかった。そこでふるさとタクシーが導入された。
- 6) 県と地元市町村の間では、概ね、アウトバウンドの利用促進を市町村、東京などからのインバウンドを県という形で役割分担している。市町村から地元住民の利用に補助金が支給されている。
- 7) 能登空港の建設を機に、県の空港担当部署が集約された。
- 8) 北陸新幹線の開業の影響は、プラスと予想している。

ヒアリング内容

1. 概略

県民 117 万人のうち南部に人口が集中しており、能登エリアは 22 万人が居住しているだけである。能登地域は半島であるため『行き止まり』という感じがあり、交通が不便な地域である。また、能登地域の地盤沈下という危機感があり、空港を浮揚の起爆剤としようと考えて開港を目指した。

能登空港の収入は約 3,000 万円で、支出は約 2 億 5000 万円である。

2. 特徴①：搭乗率保証制度

県は当初、羽田便の一日3往復を目指した。しかし、ANAから1往復での参入希望が寄せられた。もともと新規開港空港に対しては、羽田空港の発着枠一日1往復分は保証されている。そこで、一日2往復にするため、搭乗率保証制度が導入された。当初ANAは目標搭乗率を80%とするように主張したが、交渉の結果70%となった。県がこのような制度を導入してまで複数便化にこだわったのは、一日1往復では路線としての最小限度の便数を下回っていると考えたためと、能登空港開港に対する地元の危機感からである。ANAと実際の保証金などのやりとりは奥能登開発公社が担当しているが、これは県だけでなく能登地域の市町村も安定化基金に拠出しているためである。基金は当初2億円であったが、現在の残高は2億5000万円ほどで、受け取った協力金の残りが積み増されている。山形県が類似の制度を一年だけ導入したと聞いたことはあるが、現在は他の空港で導入しているところはない。ただし、搭乗率は目標に達していても、ANAからは、収支は黒字にはならないと聞いている。

1年目に搭乗率が予想外に好調でANAが協力金を1億円近く支払うことになったとき、ANA社内で支払いすぎだとの声も出たようだ。1年目は、好調すぎたためなかなか予約がとれないという状況になり、ANAの方から機材の大型化が提案された。このため、新しい目標搭乗率の設定が必要となり、交渉の結果、2年目の目標搭乗率は63%となった。ただし、目標値を上回るために必要な搭乗者数は2年目の方が多い。

3年目から目標搭乗率の上下に幅を設定し、搭乗率がその間であれば保証金・販売促進協力金の支払いは行わない契約になった。これは県からの提案で、地元とANAの協力が目的の制度にもかかわらず、金銭のやりとりにばかり注目されるようになったためである。県としては、現在の搭乗率も60%を超えており、搭乗率保証制度がなくても十分にやっていける路線（普通の路線）であると考えており、このような制度はいずれはやめたいと考えている。しかし、ANAの方が続けたい意向で、それは多少協力金を支払っても地元との協力関係があることはメリットと考えているためと（県は）受け取っている。

着陸料は本則の1/3に減免しており、年間額は約3000万円（チャーターを含む）。だから、販売促進協力金を受け取っても、（1年目の9,700万円は別として）全体としては県の持ち出しとなっている。ただし、今はどの空港も着陸料の減免は実施しているので、やっいて当然で誘致などの利点にはならない。その上にどんな優遇策があるかが問われる。

福岡など他の路線にこの制度を導入するのは、どの分野でどこまで行政がリスクを負担すべきかの優先順位の問題になるが、難しい。どの路線でもやればよいというわけでもなく、需要が少なければ地元の保証リスクは過大になり、背負いきれないと思われる。また、100人以下の小型機ではツアーでの利用が難しく、旅行社の利用が期待できない。能登空港は旅行社とのタイアップにも力を入れている。

3. 特徴②：国際チャーター便

地元などの企業がつくるコンソーシアムに対して県が助成を行っている。県としては、小松空港と能登空港のどちらを使ってもらってもいいと考えているが、台湾からのチャーター便の誘致に熱心な加賀屋が能登にあるため、能登空港の利用が多くなっている。つまり、県として特に能登を優先しているわけではなく、地元の力によって能登空港の方が小松空港よりチャーター便が多くなっている。加賀屋は10年以上前から台湾で集客しており、能登開港前は関西空港を利用したツアーを企画していた。そのため、台湾では加賀屋のブランド力は高い。

（能登空港は県営なので小松空港より優遇する方が県にとってメリットがあるのではという質問に）まず着陸料はたかがしれているので、それ欲しさに県が能登空港に肩入れするということはない。県政のバランス面からみても、加賀地域（小松空港）と能登地域のどちらか一方を優遇するということはできない。加賀地域からも台湾チャーター誘致の声は出ており、現在の状況が受け入れられているのは、台湾からの誘客の取組みについては、能登地域の努力の方が先行してきたことが理解されているから。

4. 利用促進策

4.1 ふるさとタクシー

いくつかのバス路線が空港に立ち寄っているが、空港の利用者のためのスケジュールとはなっていない。それは、旅行者の行き先が分散しているため、現在の小型機の旅客数ではバス一台の運行に必要な乗客数を確保できないためである。「能登空港ふるさとタクシー」は、民間のタクシー会社が運行を担い、県も支援をしている。

4.2 運賃助成

能登地域の市町村が地元住民の能登空港利用者に対して運賃助成を行っている。県と市町村との間では、アウトバウンドに対する促進策を市町村、東京などからのインバウンドを県が担当するという概ねの役割分担ができています。

5. その他

5.1 能登空港ターミナルに能登地域の行政機関を合築

一日2便だけではにぎわいが少ない（実際、合築された機関の合計で200人以上の職員が勤務しており、そのためレストランの経営などが成り立っている面もある。）と考えられたため、空港に人が集まることを目指した。

県の奥能登総合事務所の建て替え時期と重なった。契約などの問題から建設はターミナル会社が行政機関部分と一緒にを行い、完成後に県が行政部分を購入し、ターミナル会社と県が分割所有している。行政部分の清掃などもターミナル会社が行い、県が委託料を支払っている。空港のある場所はあまり便利なところではないが、もともとこの地域の移動手段は車であったため、このような集約移転はあまり問題となっていない。

5.2 日本航空学園の誘致

他の空港と誘致合戦を行って、能登空港が誘致に成功した。その理由は、これから作る空港であったため、学園の要望などを取り入れることができる点が評価された。県の誘致のメリットは、1)人口が増えるため、人口も算定単位に含む地方交付税が増える、2)学生が地域で行う飲食や購買などの経済効果（数億円）、3)父兄が訪れたり、学生が帰省したりするために空港を利用する、などがある。これは、県内の学校が移転するのではダメで、全国から学生を集められる特色ある学校でないと意味がなかった。誘致に際しては、県から補助がでている。

5.3 スtockデータ

総務省の指導で、県有財産のストックデータを整備している。現有分は平成15年度のもの（巻末「提供された資料」一覧を参照）。5年きざみに評価替えをしている。

5.4 県の空港担当部署の集約

石川県では、能登空港の建設を機に土木など複数の部にあった空港関連の担当部署を、空港企画課に集約した。そのため、他の県のように土木部には空港関係の担当部署はない。空港企画課は、東京の旅行社に宣伝を行うなども担当しており、20名の職員がいる。

提 供 さ れ た 資 料

- 地域の核としての能登空港
- （平成15年）能登空港主要ストックデータ
- ぶらり能登 2007 ハンドブック

B. 小松空港に関するヒアリング (2006 年 12 月 13 日実施)

要 約

- 1) 県は、空港を引き受けることに対しては、負担の増加を考慮すると消極的である。
- 2) 小松空港は自衛隊管理のため、外国機の乗り入れには多少困難が伴う。しかし、国内線に関しては防衛庁と国土交通省との調整に問題はない。
- 3) 防衛庁が滑走路を管理し、国土交通省がエプロンと誘導路を管理する形となっている。また、県の関与ができる部分は空港ターミナルのみである。
- 4) 中部国際空港との国際線の分担は、ほとんど意識されていない。
- 5) 北陸新幹線の開業の影響は、マイナスに働くと予想している。

ヒ ア リ ン グ 内 容

1. 概略

小松空港は、防衛庁設置の共用飛行場であり、2,700mの滑走路 1 本を備えている。収入および費用は非公開である。防衛庁が滑走路を管理し、国土交通省がエプロン+誘導路を管理するという形となっている。また、県の関与ができる部分は、三セクである空港ターミナルのみである。

2. 特徴①：国際線と観光

小松空港は、現在、旅客便ではソウル線と上海線を運航しており、貨物便ではカーゴボックスが週 3 便のペースで乗り入れている。ただ、防衛庁が所管する空港だけに、外国機の乗り入れ調整を行うことに多少の困難はある。

旅客便では、ソウル便が日本航空により運航されていたが、運休を表明したことにより、継承先を求めて奔走していたところ、平成 18 年 3 月から大韓航空に運航が継承されることとなった。

上海線は、上海に進出した地元企業（繊維産業や繊維機械産業が中心）の関係者によるビジネス需要から誘致された。現在のビジネス客と観光客の割合は半々である。この誘致に関しては、同時期に富山県でも誘致活動が行われていたが、小松を共同の玄関口としたい福井県の応援もあり、小松が先行した。

貨物便に関しては、平成 17 年度の国際航空貨物取扱量で全国 5 位である。

北陸では、温泉と雪で台湾からの観光客を惹きつけている。とはいえ、台湾からの観光客は意外に目が肥えており、例えばスキーに行くならパウダースノーの北海道が最高と認識しているなど、受け入れる側としても質の高い観光資源を提供する必要がある。台湾観光客は、広い地域を周遊するという観光スタイルのため、関西空港や中部空港の定期便を利用する例も多い。そのため、台湾観光客は増えているが、今年度の県内の空港利用は昨年ほどではない。

ターミナルと駐車場の連携は十分ではない。県では、国際線利用客のための無料駐車場を少し離れた場所に用意している。

中部国際空港との国際線の分担は、ほとんど意識されていない。個人的な印象だが、金沢から海外に行く場合で、小松発着の路線が使えないときは、6割が関空利用、2割が成田、1割が中部といったところではないか。ただし国際カーゴに関しては、小松から中部に流れている面があるかもしれない。

3. 利用促進策

3.1 着陸料の減免

国の管理する空港においても、着陸料の減免が行われており、小松空港でも着陸料の減免をおこなっている。ただし、割引率は能登空港のほうが大きい。

3.2 成田線の開設

平成 16 年に成田線を開設したことで、同日午前の成田での乗り継ぎが可能となった。

3.3 滑走路の強化（舗装の嵩上げ）

滑走路の嵩上げを実施し、国際貨物便の重量制限が緩和されることとなった。これにより欧米までの直行が可能になった。その費用は、防衛庁と国土交通省および県が分担している。調整の結果、総費用の 7 割を民航分として国土交通省と県で負担することになり、そのうちの 1/3 が県の負担である。

4. その他

4.1 県営に対する考え方

基本的に、国が空港を管理している現状では、費用等の面から、それを敢えて県営に移行しようとすることにメリットは感じない。

ただし、実際の空港運用上では、航空会社との交渉など県が主体的に関わっている部分は多い。決して防衛庁に任せきりというわけではない。

4.2 新幹線の影響

北陸新幹線の開業により、小松空港の利用客数が減少することは避けられないと考えている。能登空港に関しては、新幹線が開業した他の地域の例のように、東京からの金沢方

面への旅行の総需要が増えれば、空港利用者も増えるのではないかと期待している。

提 供 さ れ た 資 料

- 地域の核としての能登空港
- 小松空港の国際化に向けた取組み
- （平成 15 年）能登空港主要ストックデータ

- 小松空港の概要（小松空港協議会、小松空港国際化推進協議会 発行）
- ぶらり能登 2007 ハンドブック

C. 名古屋空港に関するヒアリング (2007 年 2 月 23 日実施)

加藤 高明（愛知県 地域振興部航空対策課長）
長谷川 洋（愛知県 地域振興部航空対策課 課長補佐）
熊田 清文（愛知県 名古屋空港事務所 主幹）
山内 肇（名古屋空港ビルディング株式会社 空港管理部長）

1. 概略

県営名古屋空港（名古屋飛行場）は、愛知県を設置・管理者とする「その他公共用飛行場」である。中部国際空港（セントレア）の開港にともない、平成 17 年 2 月 17 日に現在の形での供用が開始された。滑走路は、隣接する航空自衛隊小牧基地と共用している。また、三菱重工に隣接し、航空産業との兼ね合いも重視した空港である。

中部国際空港は、第 7 次空港整備 5 ヶ年計画において、定期航空路線の一元化を前提に事業の推進を図ることとされた。中部国際空港の事業化のためには、定期航空路線の一元化につき地元了解をとりつける必要があり、一方、基地化への強い懸念を持つ地元を収めるためには、名古屋空港の民間空港機能を残すことが不可欠であった。国が廃止する名古屋空港を定期便一元化の対象ではない通勤・航空やビジネス機などの小型機の拠点空港として活用していくこととし、最終的に愛知県が空港用地を取得し、設置管理することとなった。

我が国初の本格的な小型機拠点空港で、小型機に特化して通勤・航空機、ビジネス機の利用に対応した施設整備をおこなった。また、自衛隊が着陸料を支払って使用している。

現在、空港事務所全体で 14 名の職員が配置されている。その内訳は、空港長 1 名、運営 5 名、整備 8 名である。なお、空港施設の概要は表 1 のとおりである。

表 1 空港施設の概要

区分	開港前	整備完了後
飛行場面積	約 1 9 6 ha	約 1 6 5 ha
滑走路	長さ 2,740m 幅 45m	同左
誘導路	長さ約 2,390m 幅 9～30m	長さ約 3,330m 幅 9～30m
エプロン	通勤・ビジネス機用 27 スポット 小型機用 36 スポット 約 3 5 ha	通勤・ビジネス機用 13 スポット 小型機用 75 スポット 約 2 0 ha
一般駐車場	約 4.7 ha 収容台数約 2,500 台	約 1.3 ha 収容台数 455 台
旅客ターミナル	鉄骨造 3 階建 延床面積 24,340 m ²	ターミナル機能を 1 F に集約
		フィンガーコンコース設置 ビジネス機専用ターミナル設置
航空灯火	誘導路灯火一部新設 航空灯火電源設備更新	

航空保安無線施設	I L S（計器着陸装置）を新設（国管理時の I L S は老朽化のため廃棄） その他に国管理の VORTAC（超短波全方向式無線標識）NDB（無指向性無線標識）
----------	--

また、施設整備に関しては、表 1 1 の経緯で進められてきた。小型航空機の拠点空港として必要な規模に縮小するための場周柵、排水路、道路、灯火等の付替工事、また、旅客、小型航空機にとって使い勝手の良い空港にするため、ターミナルビルの改修、フィンガーコンコースの設置（ボーディングブリッジの廃止）、エプロンスポットの変更工事等を、概ね 5 年（～平成 20 年）を目途に進めている。費用などの詳細は 5.1 節を参照されたい。

2. 特徴①：コミューター航空など

2.1 コミューター航空

平成 19 年 2 月現在、10 都市 21 往復の路線を有する。平成 19 年 4 月見込みでは 9 都市 19 往復になる予定である。使用機材は C R J 2 0 0（50 人乗り）である。

県営名古屋空港がコミューター路線を張ることができる理由は、第 7 次空整の時代にコミューターは定期便のカテゴリでなかったからである。コミューター航空旅客の状況は表 2 のとおりである。

表 2 コミューター航空旅客の状況

路線	H18. 4. 1－H19. 1. 31		H17. 4. 1－H18. 3. 31		1 日の往復数 (H18. 12. 31 現在)
	旅客数	搭乗率%	旅客数	搭乗率%	
帯広	22, 468	73. 9	27, 829	76. 5	1 往復
秋田	45, 096	64. 2	57, 491	62. 4	2 往復
山形	19, 947	65. 4	25, 037	69. 4	1 往復
新潟	41, 745	52. 9	55, 848	54. 7	2 往復
高知	45, 074	49. 6	61, 574	58. 7	3 往復
松山	42, 269	55. 4	51, 199	48. 6	2 往復
熊本	39, 361	61. 8	15, 336	51. 5	2 往復
長崎	31, 621	52. 1	7, 255	36. 7	2 往復
北九州	32, 168	44. 3	4, 175	87. 0	1 往復
福岡	24, 932	54. 9			5 往復
合計	344, 681	55. 6	305, 744	57. 5	2 1 往復

※前年同期比 35. 8%増（H17. 4. 1－H18. 1. 31 の旅客数 253, 822 人）

※開港からの累積旅客数：679, 699 人（H17. 2. 17－H19. 1. 31）

2.2 チャーター便

定期的な貨物便は運航されていない。県営空港では8つの航空事業者が格納庫を設置し、チャーター・人員輸送、物資輸送、航空写真撮影、測量など様々な航空活動を展開している。

団体の国際チャーターについては、現行上は不可能である。

2.3 ビジネスジェット

県営名古屋空港は、ビジネス機の拠点を目指している。開港以来の国際ビジネス機の累積飛来機数は189機（19年1月末まで）である。平成19年2月には『ビジネス航空フォーラム in 愛知』が開催され、当初予測の500人を遥かに上回る750人の来場者があった。ビジネス機専用ターミナルの整備により、短い移動距離と短時間の出入国審査が可能になった。ビジネス機の機動的特性を発揮できるよう、運航予定の原則3日前までの連絡で出張によるC I Q審査を実施できる態勢を整えている。

また、先進的なビジネス機受入体制のPRとして、下記の取り組みを実施した。

- ・世界のビジネス航空関係者が集う米国や中国で開催されるビジネス航空会議への出展参加：全米ビジネス航空協会総会、展示会（18年10月） アジアビジネス航空会議（19年2月）
- ・全米ビジネス航空協会主催によるビジネス航空フォーラムの日本で初めての開催（19.2月9日）：基調講演、セミナー、実機展示（10機） 参加者750名

国際ビジネス機の飛来状況は表3のとおりである。

表 3 国際ビジネス機の飛来状況

飛来機数		平成 18 年度										平成 17 年度											
		9 3										9 0 (7 7 (4月～1月))											
内 訳	月 別	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
		3	7	6	13	10	10	19	10	7	8	4	9	8	7	15	9	6	8	8	3	7	6
	航空機の 国籍別	米国：80、英国：5、中国：3、 日本：2、スイス：2、バミューダ [※] ：1										米国：57、中国：10、豪州：5、日本：5、 バミューダ [※] ：4、英国：2、メキシコ：2、その他：5											

※国際運航が伴うものに限った機数で、国内運航のみのビジネス機は含まない。

また、県営名古屋空港には朝日航洋の名古屋オペレーションセンターがある。その設置の経緯は以下のとおりである。

- ・平成17年6月 「県営名古屋空港の国際ビジネス拠点化に関する事業提案」募集
- ・平成17年9月 朝日航洋(株)より事業提案

- ・平成 17 年 10 月 朝日航洋(株)の提案を踏まえ、国際ビジネス機格納庫用地使用者として朝日航洋(株)を選定

朝日航洋の概要は表 4 のとおりである。

表 4 朝日航洋の概要

事業者名	事業内容	備考
朝日航洋(株)	国際・国内ビジネスジェット機運航、ヘリコプターによる旅客・物資輸送、電力会社の電力送電線巡視、救急搬送、調査測量、撮影、遊覧等	旧区域より移転新築 17 年 1 1 月着工 18 年 9 月末完成
	格納庫（名古屋オペレーションセンター）の概要 敷地面積 約 8,600 m ² 鉄骨造 3 階建て延べ 6,423 m ² 格納庫面積：100m×45m 4,500 m ² 最大収容機数：ビジネスジェット 5 機、ヘリコプター 2 機	

3. 特徴②：指定管理者

3.1 指定管理者の選定

指定管理者の選定にあたっては、最も効率的・効果的な管理を実施できる者を適切に選定するため公募を実施した。申請者説明会には、民間企業 7 社（ビル管理会社、総合商社、不動産会社 etc）が参加したものの、申請者は名古屋空港ビルディング（株）のみであった。申請内容については、指定管理者審査会の審査により基準を満たしているという評価が得られたため、名古屋空港ビルディング（株）が選定されたものである。県営名古屋空港の指定管理は愛知県では第 1 号であり、契約年数は 10 年間である。

協定締結までの主な手続き

- 16. 7. 9 指定管理者の募集開始（公報登載、記者発表）
- 16. 7. 16 申請者説明会
- 16. 8. 16 指定管理者審査会
- 16. 10. 7 指定管理者の指定議案の議決、指定管理者の指定（10. 8 公報登載）
- 16. 11. 16 協定締結

3.2 導入のメリット

空港の根幹に関わる業務（国土交通省令で定める保安基準に従った空港の管理や事故・災害、テロ等に備えた体制の整備・維持等）を除き、指定管理者に管理を代行させ、効率的かつ効果的な管理運営を図っている。指定管理者制度の導入により、空港施設の日常的

な維持補修への迅速な対応が可能となるなど、そのメリットは大きく、県と指定管理者が相互に連携し合い、飛行場の安全で効率的な管理運営に努めているところである。

なお、県と指定管理者の役割分担については表 5 のとおりである。

表 5 県と指定管理者の役割分担

区 分	業 務 内 容
設置管理者 (県)	空港の根幹に関わる業務を実施 ※ 空港において設置管理者が即応的に対応する必要がある業務があることから、空港内に県の組織（空港事務所）を設置 (本庁) 運用に係る枠組みの設定、施設の大規模改修、周辺環境対策、 国との連絡・調整 など (事務所) 滑走路閉鎖の決定、航空機事故への対応など
指定管理者	空港運営の内、事実的行為に関する業務を一元的に実施 施設の運營業務、施設の維持管理、航空機の運航支援業務（駐機所への誘導、運航者への情報提供等）、ターミナルビル等の運營業務、空港の利用促進 など

3.3 指定管理契約の内容

県と指定管理者が締結した協定の概要は以下のとおりである。

- ・ 指定管理者とは、平成 16 年 11 月 16 日に、全指定期間に係る基本協定と 16 年度の業務に係る年度協定を、平成 17 年 4 月 1 日及び平成 18 年 4 月 1 日に、17 年度及び 18 年度の業務に係る年度協定をそれぞれ締結している。
- ・ 基本協定では、指定管理者が行う業務の範囲（指定管理者業務・着陸料等徴収業務・指定管理者準備業務）、指定管理者の遵守事項、指定管理者から県への報告、損害賠償等について定めている。
- ・ 年度協定では、各年度の指定管理者の業務の仕様、県が指定管理者に支払う指定管理料の額（17・18・19 年度は 730,000 千円）及び支払い方法（月払い）等について定めている。
- ・ 指定管理者は行うべき業務を効率的に行えば、その分は利益となる。（ただし、その額が一定のレベルを超えた時は翌年度の指定管理料を決める際に調整要素となる。）
- ・ 県が直営で実施する場合と比較して費用は縮減しており、一定の管理の効率化は図られていると考えている。
- ・ 利用者利便性の向上については、従前の名古屋空港における業務で培ったノウハウを駆使して利用者の利便性を確保していくとしており、県としては、安定的に質の高いサービスが提供されるよう期待している。

3.4 指定管理者の業務概要

指定管理者の業務の概要は、表 6 のとおりである。また、指定管理業務に従事する職員数は 13 人である。

駐車場管理では、売り上げは県の収入となっている。そのため、運営コストの引き下げしかコントロールできない。それに対して、ターミナルビル内のレストランと売店（各 1 箇所ずつ）は指定管理者の直営で、そこからの収入は指定管理者の収入となっており、経営努力を行うインセンティブとなっている。

表 6 指定管理者の業務概要

・ 飛行場の運用・管理（運航者への情報提供、運航のための安全確保等） ・ 航空保安施設の運用・管理（着陸誘導用の無線施設、航空灯火） ・ 滑走路等土木施設の管理 ・ ターミナル及び管理庁舎等の建築施設の管理 ・ 駐車場管理 ・ 警備 ・ 着陸料、業務用施設使用料、駐車場等有料施設の事務手続き及び料金徴収等

3.5 指定管理者の経営状態

ターミナルビルと駐車場は、指定管理業務の一部として、指定管理者である名古屋空港ビルディング（株）が運営している。名古屋空港ビルディング（株）の財務諸表は、表 7 のとおりである。名古屋空港ビルディング（株）の出資構成は、表 8 のとおりである。

損益計算書の「うち空港管理収入」が指定管理料である。なお、ここでの値は税抜きであるが、表 12 の指定管理者委託費は税込みのため一致していない。平成 17 年度で 851 百万円の営業損失となっているが、大型ショッピングセンターが開業後はその賃料収入によって黒字化を見込んでいる。

表 7 名古屋空港ビルディング（株）の財務諸表

貸借対照表（平成 18 年 3 月 31 日現在）

単位：百万円

資産の部		負債・資本の部	
科 目	金 額	科 目	金 額

流動資産	1,278	流動負債	286
固定資産	1,0612	固定負債	447
		資本金	210
		利益剰余金	10,859
		（うち当期純損失）	(813)
		株式等評価差損金	85
合 計	11,890	合 計	11,890

損益計算書（平成 17 年 4 月 1 日～平成 18 年 3 月 31 日）

単位：百万円

科 目	金 額
営業収益	1,099
（うち空港管理収入）	(695)
営業費用	1,951
営業損失	851
営業外収益	30
営業外費用	6
経常損失	827
当期純損失	813

※金額については、百万円未満の端数を切り捨て

表 8 名古屋空港ビルディング（株）の出資構成

株主	21 名
愛知県	30.0%
名古屋鉄道	26.7%
名古屋市	20.0%
その他	23.3%

4. 利用促進策

4.1 着陸料の減免措置

着陸料・停留料、ターミナルビル使用料、駐車場、に関しては表 9 のとおりの減免措置が講じられている。

表 9 拠点航空運送事業者に対する減免措置の概要

軽 減 内 容		
対 象	期間等	軽減後の額
拠点航空運送事業者※ ¹ のコンピューター航空機※ ² の着陸料・停留料	平成 20 年 3 月 31 日まで	通常料金の 3 分の 1
拠点航空運送事業者のターミナルビルの業務用施設使用料	平成 20 年 3 月 31 日まで	通常 4,500 円／㎡／月 平成 18 年 3 月 31 日まで→ 1,700 円／㎡／月 平成 20 年 3 月 31 日まで→ 3,500 円／㎡／月
コンピューター航空機の旅客の駐車場使用料（一般）	平成 20 年 3 月 31 日までに開始さ れる駐車	通常 1 日 800 円（100 円／時） → 7 日間(168 時間)まで無料

※ 1：国内定期航空運送事業の本拠となる事務所に供するためにターミナルビルの業務用施設の利用の許可を受けた者

※ 2：旅客の運送の事業のために使用される航空機で客席数が 60 以下のもの

4.2 県営名古屋空港協議会における取り組み

・目的：中部国際空港と機能の連携・補完をしながら、当地域の一層の発展に寄与するよう地域を挙げて支援していくため、地元自治体、経済団体及び関係企業・団体等が参加し設立。

・構成：会 長：名古屋商工会議所会頭（事務局：名古屋商工会議所）

副会長：愛知県副知事、名古屋市助役、春日井市長、小牧市長、豊山町長

会 員：特別会員 自治体（98 団体）・団体関係（79 団体）

賛助会員 趣旨に賛同する企業（20 社）

・活動内容：県営名古屋空港の利活用促進に関する事業、県営名古屋空港の整備に必要な諸事業

・主な事業：

就航先地域への P R キャラバン隊の派遣・利用実態調査・アクセスバスへのラッピング広告・空の日記念事業への協賛・開港周年記念事業・空港ハンドブック発行・その他各種広報資材の作成など。

4.3 県営名古屋空港の活性化に関する協議会（平成 19 年 2 月 6 日設立）

・春日井市、小牧市、豊山町で構成、

・県営名古屋空港の一層の発展と地域の振興に向け、愛知県との連携、協力をさらに強化し、地元自治体として必要な対応を行う

5. その他

5.1 県営空港としての開港経費

1 節にもあるように愛知県営空港として再出発するため、国から空港用地および施設を約 235 億円（平成 1 8 年までの総額）で購入している。その際の状況は表 10 の通りである。さらに、小型航空機の拠点空港として必要な規模に縮小するため、約 40 億円をかけ

表 11 のような工事を行っている。

表 10 用地取得の状況

H17.2 に国の管理する名古屋空港用地（約 210ha）のうち、約 162ha を取得
●売買契約（東海財務局長と愛知県知事）
・対象物件 用地約 142ha、施設 管理庁舎等建物（延床 8,249.57 m ² ）及び 舗床等工作物 1 式 ・契約額 234 億 5,800 万円
●譲与契約（東海財務局長と愛知県知事）
・空港整備法第 16 条に基づく国有地の無償譲渡
・対象物件 用地約 20ha（約 26 億円相当）

表 11 施設改修工事

年 度	主な事業内容	事業費（百万円）
H16～ H17	場周柵・排水路・道路・灯火等の付替工事 気象観測機器の設置、ターミナルビル・駐車場等の改修 フィンガーコンコース設置、エプロンスポットの変更、ILS 設置等	約 2,500
H18	縮小整備の残区間（北側格納庫地区）の場周道路及び 場周柵の付替工事 航空灯火の電源設備設置 等	約 400
H19(予定)	受変電設備の更新 誘導案内灯の高輝度化工事 等	
H20(予定)	受変電設備の更新 等	
全体事業費 計		概ね 40 億円

5.2 県営名古屋空港の収入と支出

平成 16 年度から 19 年度までの県営名古屋空港の収入・支出は、表 12 の通りである。

収入のうち「民間機着陸料等」には非航空系収入（業務用施設、会議室、駐車場、行財等）が含まれており、平成 17 年度決算額では 1 6 2 百万円となっている。つまり、民間からの航空系収入（着陸料、停留料等）は 1 4 8 百万円で、自衛隊からも含め航空系収入全体では 716 百万円となっている。

ここで、支出の中の「人件費等その他」は主に空港事務所の県職員の人件費である。そ

の陣容は14人である。また、指定管理者委託費と県直接事業費が、指定管理者に委託が可能な経費と委託できない経費を表しているとなすことが出来る。

空港整備に係る県債発行額は、平成16年度に用地・施設購入費等に充てられた県営空港整備債が23,780百万円、平成17年度に名古屋飛行場施設整備債が1,833百万円であった。また、県営空港整備債の償還は始まっており、平成17年度の償還額は559百万円であった。

表 12 県営名古屋空港の収入・支出

年度		16年度 決算	17年度 決算	18年度 当初予算	19年度 当初予算
収入	民間機着陸料等	45	310	358	357
	自衛隊機着陸料等	91	683	679	704
	計	136	993	1,037	1,061
支出※	指定管理者委託費	127	730	730	730
	県直接事業費	19	355	323	514
	補修費・修繕費	－	213	71	257
	周辺環境対策事業費補助金	－	14	72	71
	人件費等その他	19	128	180	186
	計	146	1,085	1,053	1,244
収支		△55	△92	△16	△183

※上記経費の外に、次の経費が見込まれる。

①大規模改修費

耐用年数を過ぎ、局部的な補修・修繕では機能維持が困難になったものについて、全面的な改修・更新を行うものであるが、具体的には、滑走路・誘導路の舗装の全面打ち換え、ターミナルビル・管理庁舎の屋上・外壁改修、空調・電気設備更新、航空灯火・電源設備等の更新工事である。18年度は緊急に対応が必要なターミナルビルの屋上防水や空調設備の更新工事を実施している。

②H18 84百万円 空調更新工事

③H19 161百万円 PTB空調更新設計・更新工事

(H16、17は該当なし)

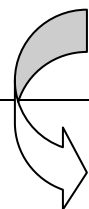
5.3 県営名古屋空港の財産状況

空港の土地、建物などのストックデータは表 13 の通りである。

表 13 県営名古屋空港の財産状況

・土地

区分	面積 (ha)	摘要
県有地	154.3	H17.2 国有地を購入及び譲与※ ¹
名古屋市有地	8.1	貸付契約により使用
河川等用地	2.9	占用許可により使用
合計	165.3	



区分	面積 (ha)
着陸帯	106.1
ターミナル地区	59.2

・建物

区分	延床面積 (㎡)	摘要
ターミナルビル	21,825.2	H17.2 に名古屋空港ビルディングより寄付受納
管理庁舎	5,059.4	H17.2 国有財産を購入※ ¹
その他	2,235.5	同上、電源局舎等
合計	29,120.0	

・その他

舗床、排水設備、照明設備等工作物 1 式

※1 用地取得の状況

H17.2 に国の管理する名古屋空港用地(約 210ha)のうち、約 162ha を取得

● 売買契約(東海財務局長と愛知県知事)

- ・ 対象物件 用地約 142ha、施設 管理庁舎等建物(延床 8,249.57 ㎡)及び舗床等工作物 1 式
- ・ 契約額 234 億 5,800 万円

● 譲与契約(東海財務局長と愛知県知事)

- ・ 空港整備法第 16 条に基づく国有地の無償譲渡
- ・ 対象物件 用地約 20ha(約 26 億円相当)

5.4 国際線ターミナルビルの再利用：大型 SC（ユニー）の事業計画

旧空港用地のうち県営空港区域以外の用地(地域振興用地)は、民間活力の活用を基本に用地の活用を図るため、県としても、企業の立地誘導に努めている。その地域振興用地の内、名古屋空港ビルディング(株)が旧国際線ターミナルとして利用していた地区を取得し、国際線ターミナルビルを大規模集客施設(大型 SC)として転活用する。

事業主体：名古屋空港ビルディング㈱

事業形態：名古屋空港ビルディング㈱による商業事業者(ユニー)への土地及び建築物の
一括賃貸形式

敷地面積：約10.4ha

店舗内容：延床面積 約65,000㎡

施設用途 シネマコンプレックスを併設した大規模複合型ショッピングモ
ール（スーパーマーケット、アミューズメント施設、各種専門店、
映画館等）

駐車場 約2,200台程度

経 緯

・平成11年4月 「名古屋空港将来構想検討会議」において「名古屋空港の活用及び周辺地
域振興基本構想」を策定

定期航空路線の中部国際空港への一元化に伴う名古屋空港周辺地域の振興について、
12の地域振興方策案が提案された。（旧国際線ターミナル地区には複合型商業・アミュー
ズメント機能の導入が提案された。）

・平成15年3月 「名古屋空港新展開の基本計画」

地域振興用地において、航空関連産業の拡充、集客型施設の誘致などを推進できるよ
う、土地の所有者である国の協力などを求めながら、土地利用計画策定を進めること
により、民間活力の導入に繋げていく。

・平成17年11月 名古屋空港ビルディング㈱が旧国際線ターミナル用地取得

・平成18年11月 地区計画策定（豊山町）

当該地区は、現在開発を抑制すべき市街化調整区域であるが、旧国際線ターミナルビ
ルを活用した地域振興を図ることを目的として開発を行うため、豊山町が周辺の環
境・景観と調和した良好な開発を誘導するため、調整区域内に地区計画を決定。

5.5 中部国際空港との関係

中部国際空港は、24時間運用の国際拠点空港であり、一方の県営空港は、小型機の拠点
空港として通勤航空やビジネス航空などの利用者に便利で、小規模な需要、多種
多様な航空活動にも対応する新しいタイプの空港である。

二つの空港はその性格を異にしつつも、双方ともこの地域の発展に寄与する基盤施設であ
り、相互に協力し合い、それぞれ利便性の向上などの取組を進め、ともに発展していくこ
とで、この地域の航空サービスがより豊かなものになる。両空港が異なる機能を果たしな
がら、連携・補完して名古屋大都市圏の発展に寄与していく。

5.6 県営に対する考え方

国管理空港との違いに関しては、2種空港からその他飛行場へ移行したことにより空港整

備法から外れたことである。また、防衛省から着陸料等の徴収をおこなっている。
現在、抱える課題としては、下記のとおり挙げられる。

- ・駐車場の不足 格納庫、エプロン用地の確保
- ・専門的な知識経験を有する職員の不足
- ・防衛省、地元市町との調整
- (・地域振興用地、旧国際線ターミナルビルの活用)

5.7 需要予測

路線、便数は航空会社の経営判断により大きく変動するため、空港経営や収支の前提となるような需要予測はおこなっていないが、施設計画のベースとして平成 15 年 3 月に策定した名古屋空港新展開基本計画では表 14 のような推計を行っている。

表 14 新展開基本計画における需要予測

年次	コピューター航空	ビジネス機
	旅客数	飛来機数
	(千人/年)	(機/年)
2005	378.9	120
2010	363.0	160
2015	426.5	200

実 績 コピューター航空 17 年度 305,744 人 18 年度 1 月末まで 344,681 人
国際ビジネス機飛来数 17 年度 90 機 18 年度 1 月末まで 93 機

5.8 空港アクセス

空港への鉄道の乗り入れがないため、主な公共アクセス手段はバスとなる。バス路線は下表のとおりである。とりわけ、あおい交通と平和コーポレーションが激しく競合しており、「あおい」の当初 850 円のバス運賃に対して、「平和」が 500 円で対抗し、それを受けて「あおい」も 500 円に運賃を値下げしている。なお、空港アクセスバスに対する補助金はない。

路 線	所要時間 (分)	運行回数		運行会社
		各地発	空港発	
名古屋駅（ミッドランドスクエア前）	18/23	46		あおい交通
		24	22	
名古屋駅（名駅ハスターミナル 2 階）	18/25	11		平和コーポレーシ

		2	9	ヨン
中部国際空港（名駅経由）	68/80	35		平和コーポレーシ
		19	16	ヨン
中部国際空港（名駅経由なし）	55/58	3		平和コーポレーシ
		1	2	ヨン
中津川インター	65	20		平和コーポレーシ
		10	10	ヨン
名鉄西春駅	17	70(64)		名鉄バス
		35(32)	35(32)	
勝川駅（味美駅経由）	16～18 /19～23	20		名鉄バス
		10	10	

- ・各地→空港 101 便/日、空港→各地 104 便/日 計 205 便/日
（平成 18 年 11 月 1 日現在、名鉄西春駅路線の（ ）内は土日祝日ダイヤ）

5.9 利用者アンケート

- ・調査目的：県営名古屋空港における航空路線利用者の特性や旅行目的などの実態を把握し、県営名古屋空港の利便性向上や利用促進を図る参考とする。
- ・調査対象：県営名古屋空港から出発する全便の航空旅客
- ・調査実施：平成 18 年 6 月 1 日（木）～6 月 7 日（水）（1 週間）
回答旅客数 2,670 人 回収率 66.3%

【結果概要】

- ・利用者は、30 代から 50 代の男性が多い。
利用者の男女比は、「男性」が 72.3%（69.4%）、「女性」が 25.5%（28.7%）と、男性利用者の割合が高い。特に男性の 30 才代、40 才代、50 才代で 54.0%（48.7%）を占める。
- ・東海 4 県に居住する人の利用する割合が 6 割以上。
県営名古屋空港の利用者の居住地を見てみると、東海 4 県（愛知、岐阜、三重、静岡）の合計は 62.6%（47.8%）、中部 9 県では 64.3%（48.8%）となっている。
- ・旅行目的では、商用・公用のビジネスでの利用が 5 割以上。
利用者の旅行目的は、「商用・公用」が 53.9%（45.2%）を占め、次いで「私用」が 25.8%（21.1%）、「観光（個人）」11.6%（17.6%）となっており、ビジネス利用と個人旅行で 9 割以上を占め、グループ・団体による観光は 4.5%（10.2%）にとどまる。
- ・空港へは、自家用車を利用する人が 5 割以上。
県営名古屋空港への最終交通機関は、「自家用車（自分で運転）」25.8%（23.6%）「自家用車（送ってもらった）」25.6%（18.5%）と自家用車が 51.4%（42.1%）で最も多く、次いで「直行バス」20.5%（21.5%）となっている。
自家用車を自分で運転して来た人の 48.3%が「駐車場 1 週間無料」をその理由にあげている。

・県営名古屋空港を利用した理由は、「発着の時刻が都合よい」、「家・会社に近い」、「無料駐車場がある」

県営名古屋空港と中部国際空港の両方に就航している路線（秋田、新潟、松山、熊本、長崎）と新幹線と競合する路線（北九州）の利用者に対し、県営名古屋空港路線を選択した理由を聞いたところ、47.3%（50.4%）が「発着の時間が都合がよい」と回答し、次いで31.8%（26.1%）が「家・会社等に近い」、17.5%（12.1%）が「無料駐車場がある」と回答している。

※（ ）内は昨年度（平成 17 年 5 月 24 日～30 日に実施）の結果

提 供 さ れ た 資 料

県営名古屋空港の利用状況について

県営名古屋空港（空港地図）

県営名古屋空港（リーフレット）

『ビジネス航空フォーラム in 愛知』の開催結果について

名古屋空港新展開基本計画

質問回答書

D. 神戸空港に関するヒアリング (2006 年 12 月 21 日実施)

要 約

<スキーム、財源等>

- 1) 第三種空港であることで、地方自治体が一体となってサポートできる。二種 B に格上げの希望は、大きな設備投資の計画もないため特にない。三種であるからこそ、市の他の局と連携して「空港を活かしたまちづくり」を実施できる。例えば、観光振興での連携、空港アクセスとなる新交通での協力体制など。
- 2) 自治体の管理空港と非管理空港の違いに関しては、やはり、自治体の中に空港管理局があるのか無いのか、空港管理者の目的に、地方自治体運営に寄与すべきという意識があるのかどうかで、異なってくる。目に見えないさまざまな部署での連携が可能となる。
- 3) 基本施設とターミナルの一体運営や、PFI による整備なども検討したが、前例がなく実現できなかった。
- 4) 財産目録は作成していない。土地、建物、「マリンエア」の名称、3 セクの株式、消防自動車等の重要資産のみ登録済み。一方、「滑走路」「航空灯火」などは、資産区分が存在せず、制度上登録していない。
- 5) 指定管理者については、空港整備法上の空港は国の通達により安全性確保のため委託可能範囲が限定されている。可能な範囲は全て委託済。国交省の指導および法律に関わる（空港整備法及び通達）。
（「その他飛行場」ならさらに広範にできるのかもしれないが）
- 6) 利用促進策については、着陸料の減免措置のみ。搭乗率保証制度などの他の措置は検討していない。着陸料減免のうち、沖縄、離島などは各振興法に基づく国の告示を踏まえ、他の空港と同様に実施している措置。独自のものは初便とナイトステイ便対象のもののみ。（H20 年度までのインセンティブ措置）。
- 7) 神戸空港は特別会計によって区分されているので、収支が見えやすい。また、市税を投入しない市会決議を経ているため、独立採算を前提に運営している。
- 8) 神戸空港の特別会計は、一般会計から地方交付税、県補助金、航空機燃料譲与税を受け入れ、独自に着陸料、停留料、土地使用料、雑入を歳入とし、歳出として管理経費等、消費税、市債償還費、予備費を支出している。うち、管理経費には、市役所の空港部門と空港管理事務所の人件費が含まれている。今後、市債償還費が増えてゆき、この償還

が一服すれば、かなり運営は楽になる。

＜用地売却＞

- 1) 瀬戸内海の埋立てについては「瀬戸内法」によって制限されており、用地は公共用途のみとの制約があるため、売却の制約となっている。
- 2) ポートアイランドの企業誘致については、空港による効果が大きい。

＜空港運用＞

- 1) 旅客数、貨物量ともに第三種空港のなかでも、トップクラスの業績をあげている。
- 2) 30 便しか枠が無いので、旅客需要に対応するため大型機の就航を期待している。貨物便はベリーで対応可能
- 3) 午後 10 時までの利用時間規制が、需要の掘り起こしに障害になっている可能性が高い。これら、制約をつけられている空港であり、その制約がはずれば、かなり収益を高められる潜在能力を持っている。

＜空ビル＞

- 1) 他空港同様、地元自治体と経済界が一体となって第 3 セクター方式で経営されている。
- 2) 空ビルの今年度の収支は、見学者の増加などの要因により、予算よりも好転する見込み。
- 3) 空港ターミナルはコンパクトであり、動線が直線的で使いやすい。ただし、ビル会社は財務諸表をネットで公表していない。見学者数も好調なので、ターミナルのテナントの業績もよい。賃貸料は一般の商業ビルと比べてやや高めと思われるが、他の空港並み。

＜その他＞

- 1) 神戸—関空ベイ・シャトルは、異なる部署の運営なので詳細は分からない。
- 2) 6 月のアンケートの結果によると、観光利用の割合が大きいですが、今後は安定したビジネス需要も増やしてゆきたい。また、大阪府北部の潜在需要を掘り起こしたい。

ヒ ア リ ン グ 内 容

(神戸市みなと総局 山野 参与、屋山 氏〔空港事業室〕)

1. 概略

神戸空港は、神戸市が設置管理者の第三種空港であり、2,500mの滑走路 1 本を備えている。「都心に近接した都市型空港」をキャッチフレーズとする国内有数の便利な空港である。旅客数ベースでは全国 10 位くらいの空港となる。開港後に搭乗率が低下傾向にあるが、市としては提供座席数が開港当初より 15%も増えているのに対して利用者数の伸びが追いついていないためと考えている。貨物便に関しては、専用便は就航していないものの、開港

以来 64 トン/日の取扱実績をもつ。これは第三種空港全体が取り扱う貨物の約 1/3 の規模である。開港にともなう経済効果は、独自に計測はしておらず、「市内ホテルの稼働率」など既存統計を参考にしている（どのような指標を使えばよいのか、模索中）。

東京便は、羽田枠の制約があり、新規航空会社のスカイマークが 1 日 8 便（平成 18 年 2 月から 7 便に減便）と大手 2 社の便数を上回っている。傾向としては、幹線を中心に大型化が進んでいる状況。国際定期便は就航できないが、自家用機とオウンユースチャーター機に限定した国際ビジネスジェットは受け入れをおこなっている。

2. 特徴①：市営空港と特別会計

2.1 特別会計

建設開始が阪神大震災後という時期もあり、建設に対する反対運動が強かった。そのため、市議会による市税の投入をしないという決議がなされ、現在も財政計画の前提となっている。また、経理の内容を明確にするため、特別会計として一般会計から分離されている。空港管理事務所（第二種空港と違い管制などは別）15 人と市役所の担当部署 3 人の人件費も特別会計に含まれているなど分離は徹底されている。

独立採算のため、コスト縮減が行われている。例えば、管理事務所の人員数も第三種空港としては標準的であるが、便数や利用者数が第二種空港並みに多いため、それとの比較ではかなり少ない方ではないか。

特別会計に関する貸借対象表は作成していない。これは、滑走路や航空灯火などの評価ができなかったためである。

また、ターミナル経営は神戸市の特別会計に含まれていない。これは第 3 セクターのより整備したためである。

2.2 市営空港

市が直接運営しているため、空港利用や利用促進などを他の政策と連携させて行える点がメリットであると担当者は力説している。特に建設時はその効果が大きく、市が建設するから街作りと一体として進めることができる。例えば、新交通システム、アクセス道路の整備なども一丸となって進め成果があった。利用促進でも、観光誘致は別部署が(空港利用以外も含め)総合的に行っているが、自然と連携がとれている。

2.3 関西三空港と神戸空港に課された制約

神戸空港には以下のような運用上の制約があるが、他の多くの三種空港と違い大きな背後人口を抱えており、潜在需要は大きい。また、神戸空港と関西空港の圏域は全く重なっていない。そのため、市では制約が少なくなれば需要は伸びると考えている。

①空港の運用時間（7 時～22 時）

→利用者のダイヤに対する要望として、より遅い時間の羽田便が多い。クローズ時間を延長したいと考えているが、管制官の定員枠の制約があると聞いており、運用時間

の延長はすぐには困難と思われる。

②国際線（国際チャーターも含め）の乗り入れができない

③一日の便数：30 便

→現状としてこの制約が効いているため、路線ネットワークの充実に限界がある。

3. 特徴②：空港建設と土地売却

3.1 土地造成と国の補助

空港島は空港部分も含め、2,780 億円で造成したが、補助対象額は総額 500 億円であり、これは、これまでの第三種空港が 500 億円以下で建設されてきたため、それを基準に決められたもので、その 1/2 が国からの補助となった。

それ以外の補助としては、市債に対する交付税措置として 100 数億円（年数によって利払い分が変動するため未確定）が交付される。兵庫県からも補助金が支給されている。

3.2. 旅客ターミナルビル

他空港と同様に地元自治体及び経済界が一体となって第3セクター方式で経営されている。開港当初の旺盛な見学者需要にも支えられ、テナント運営は好調。テナントのコンセッションは、「基本（共益費込）＋歩合」制であるため、ターミナルの経営は収支予測より好調となっている。

ただし、ターミナル全体の規模は小さい。結果としてコンパクトになったメリットとしては、二次交通の駅から 70m ほどで搭乗できる点がある。逆に、出発ロビーが少し手狭であり、団体客の待ち合いにとって不便な状況にある。ただし、拡張性は考慮して建設しているため、将来の需要増には増築により対応可能と考えている。

3.3 土地利用計画と産業誘致

空港島の造成費は土地売却代で回収するという手法で進められている。同様の手法によるポートアイランドⅡ期でも、当初は土地売却に苦勞をしていたが、価格や条件の見直しにより、大型量販店の多数進出が実現した。現在、空港島の土地に対する問い合わせは多いが、成約に至っていない。

また、空港島（ポートアイランドⅡ期も）は、瀬戸内海的环境保護を目的とした「瀬戸内海環境保全特別措置法」（瀬戸内法）で、土地利用の用途が厳しく制限されている。

4. その他

4.1 アクセス

①陸上アクセス

開港当初から軌道系アクセス（ポータルライナー）を備えている空港は全国的にも珍しい。空港へのアクセスはポータルライナーの分担率が高く、リムジンバス、タクシーの分担率は低い。

②海上アクセス

神戸空港－関西空港を結ぶ海上アクセスとして、「神戸－関空ベイシャトル」が平成 18 年 7 月に運航を開始した。大幅な割引運賃を設定してリムジンバスに対抗するが、利用状況は芳しくなく P R 等周知に努めているところ。同シャトルには、国のお金は入っていないが、船の建造に対して宝くじの収益金が助成されている。

4.2 利用促進とエアラインに対する助成

利用促進のため、「神戸空港利用推進協議会」と「21 世紀神戸空港活用促進協議会」がある。前者は兵庫県と神戸市、地元経済界が主体で特別会計からも 1000 万円(50%)を分担金として拠出している。後者は地元経済界が主体である。また、市の中での役割分担は、主としてインバウンドを国際文化観光局が担当し、アウトバウンドをみなと総局が担当している。

助成は着陸料の減免が中心で、それ以外のインセンティブはしていない。

4.3 その他の取り組み

①業務委託

国土交通省が委託できる範囲の見解を出している。それによって可能なものはすべて委託している。全部を指定管理者に委託すると、市と委託先で人員を二重に配置することになるためしていない。関西空港のように特別会社にするしか方法はない（これは法律が必要で、市の力ではできない）。

②ユビキタスの実証実験

情報端末を用いたユビキタスは、国の実証実験に参画している。

③エコアップ・エアポート

人工海浜を親水公園として一般開放している（現時点では土日祝日だけ）。入場は無料で、駐車料金の 500 円だけ徴収している。また、空港島の護岸は藻場の養成を目的とした傾斜護岸を採用している。

提 供 さ れ た 資 料

- 神戸空港利用状況
- 神戸空港利用者アンケート調査結果
- みなと総局組織図
- 神戸空港計画に係る財政計画について
- 神戸空港の管理収支の見通し
- 平成 18 年度神戸市各会計予算に関する説明書

- 平成 17 年度歳入歳出決算事項別明細書・実質収支に関する調書・財産に関する調書・基金運用状況報告書
- 神戸市職員録
- 神戸空港ターミナル会社情報
- 神戸空港ターミナル株式会社の経営収支の見込み
- 営業報告書（神戸空港ターミナル株式会社）
- 神戸空港利用推進協議会とは（※web 資料）
- 21 世紀神戸空港活用促進協議会とは（※web 資料）
- 大阪国際空港及び神戸空港における国際線の取扱いについて
- 関西 3 空港の在り方について
- 今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策について〔答申〕
- 開港への歩み（※リーフレット）
- 神戸空港マリンエア（※リーフレット）
- 平成 18 年度事業概要〔神戸市みなと総局〕
- 神戸空港マリンエア～神戸空港マリンエアの開港と今後の運営～（※ppt 資料）

E. 北九州空港に関するヒアリング (2007 年 2 月 6 日実施)

要 約

- 1) 旧北九州空港は地理的な制約のため滑走路が短く十分な大きさの航空機が就航できず、北九州・下関生活圏の低い航空利用率や福岡空港への需要流出につながった。そのため、2,500m 滑走路を持つ海上空港の建設となった。
- 2) 関門国際航路等の浚渫土砂を処分する埋め立て地を空港として利用したため、土地造成が安価で済んだという特徴がある
- 3) 北九州市は旧空港時代のように 1 社独占ではなく競争が働く 2 社体制を望み、従来から就航していた日本航空以外の参入がない中、北九州経済界の支援を受けた新規航空会社のスターフライヤーが就航することとなった。
- 4) ターミナルビルは、旧北九州空港の定期便再開時に設立された三セクのターミナル会社によって、かなり安い建築単価で効率的に建設された。
- 5) 早朝から深夜までの多頻度運航というスターフライヤーのビジネスモデルや、貨物航空会社のギャラクシーエアラインズの深夜便に対応するため 24 時間運用を行っている。ただし、スターフライヤーの東京発早朝・東京着深夜便は東京の二次交通の制約からうまくいかず、2006 年下期から減便となった。
- 6) 空港アクセスは主に自家用車とエアポートバスであるが、来訪者がよく利用するエアポートバスが所要時間と便数の点で不便であり、改善策がとられている。
- 7) 空港駐車場は、PFI により建設され、24 時間 390 円という低料金が実現した。
- 8) 国内線については、新空港開港によって JR と航空の競争が促進され、市民には輸送サービス向上という恩恵がもたらされた。
- 9) 国際線については、福岡空港に就航していないウラジオストック便が、北部九州を中心に九州全体から広く旅客を集めている。

10)新空港の開港には、市長のリーダーシップが大きかった。

ヒアリング内容

1. 概略

国内線の就航路線は、羽田、名古屋（県営名古屋空港）、那覇の3路線である。羽田線のみが、日本航空とスターフライヤーによるダブルトラック路線である。

一方、国際線の就航路線は、上海とウラジオストックの2路線である。上海線は、開港当初の18年4月こそ20%台と低かったが、6月に50%を超え、現在の利用率は好調である。そのため、週3便が毎日に増便される（上海浦東空港の管制上の理由により、現在（19年4月）のところ増便に至っていない）。ウラジオストック線は九州では唯一の路線である。そのため、九州全体から旅客を集めている。旅客動態調査によるとウラジオストック便（調査対象450人）の内訳は、福岡市が22%で最大となり、北九州市とそれ以外の福岡県がそれぞれ20%で続き、以下山口県12%、熊本県9%、島根県7%、大分県4%、鹿児島県2%、宮崎県1%、長崎県1%、佐賀県0.4%となっている。福岡空港に就航していない路線ではこのように広い地域から旅客が集まると考えられる。

2. 特徴①：安価な新空港の建設費

2.1 旧北九州空港

旧北九州空港は第2種空港で、北九州市小倉南区にあり市街地からは便利な場所であった。しかし滑走路が短かく、定期便はYS-11による伊丹線のみであった。それが、山陽新幹線の開通による利用者減少で運休止、定期便のない空港となった。その後、100mの滑走路延長でMD-87が就航可能（ジェット化）となり、日本エアシステムの羽田線が新規開設され、定期便が再開された。再開当時にはすでに新北九州空港の計画があったため、（旧空港の滑走路延長を行わず）新空港開港まで定期便の再開を待つかどうかの議論があった。旧空港での路線再開がなければ、北九州路線の本格的な宣伝も新空港開港以降となり、その認知度は今と異なったと考えられる。その意味で現在では、この再開の判断は新北九州空港の周知につながりよかったという認識でいる。

旧空港に対する住民意識は、小さな空港で市の東部にあったこともあり、市民の空港としての意識が薄かった。特に、西部地域では意識が低く、利用につながらなかった。

2.2 需要予測

新北九州空港が開港する前の平成12年時点で、首都圏と北九州・下関生活圏の旅客数は約200万人で、航空が130万人（うち、福岡空港が100万人、旧北九州空港が30万人）、新幹線が70万人であった。この航空利用率は、福岡市よりも30%近く低いだけでなく、より首都圏に近い山口市よりも低い値である。

平成 14 年に行われた国による平成 19 年の新北九州空港の需要予測は、全体で 283 万人、そのうち羽田線が 123 万人というものであった。ヒアリング時点の旅客実績から予測される開港 1 年目（平成 18 年）の旅客数は 115 万人で、需要予測と大きな乖離はない。この旅客数は旧空港時の 30 万人よりも 85 万人多く、これは福岡空港に流れていた需要の 85% である（記録者注：これは新幹線利用者からの振替や競争激化で総需要が増加したことによる分も含まれ、全てが福岡空港からの振替とは考えるべきではない）。

2.3 新空港の位置と安価な建設費

新空港は、東京と上海の中間に位置し、両都市とも 1,000km 圏である。また、その他の中国主要都市にも近い。

空港島造成の経緯とその特徴は以下のようなものである。昭和 52 年に関門国際航路等の浚渫土砂を処分する苅田沖土砂処分場（海洋公園の予定）が着工し、海上の埋め立てが始まった。平成 6 年からこの埋め立て地を空港として利用する新北九州空港の建設が開始された。このように建設された新北九州空港は、他の海上空港に比べ、土地造成が安価で済んだという特徴がある。その結果、空港整備事業費は 1,024 億円である。このうちの 1/3 が地元負担で、福岡県がその 57%、北九州市が 40%、苅田町が 3% となっている。ただし、定期的に出る浚渫土砂を利用したため、一気に造成する訳にはいかず建設に時間を要した。現在、空港島の北西部は（浚渫土砂の処分による）埋め立て途中で、あと 10 年ほどで完了する。

計画されている空港島の総面積は、約 373ha である。これは福岡空港と同程度あるが、緑地の確保を前提に埋め立てが許可されているため、すべてを利用できるわけではない。空港としての管理面積は約 160ha で、国が管理している。

2.4 新規航空会社・スターフライヤーの就航

旧北九州空港では JAL（旧日本エアシステム）の一社体制であったが、市としては競争が働くためにも 2 社体制が望ましいとの考えであった。しかし、JAL の就航は決まったが、残りの一社が決まらなかった。市の誘致に対して、ANA は羽田のスロットの関係で開港時の就航は難しく、羽田再々拡張でスロットが増えた場合には可能であるとのことであった。また、スカイマークも福岡線があるため就航は具体化しなかった。そのような中で、北九州経済界の支援を受けたスターフライヤーが新規航空会社として設立され、北九州－羽田線に就航することとなった。北九州市はスターフライヤー社に出資はしていないが、就航準備の支援として 10 億円の補助金を支出している（福岡県からも 8 億円）。さらに利用促進策についても、スターフライヤーのみを対象としたものではないが、便数が多いため結果として一番恩恵を受ける形となっている。

2.5 ターミナルビル

旧北九州空港の定期便再開時に設立された三セクのターミナル会社が、新空港のターミ

ナルビルについても建設・運営を行っている。ターミナルビルは年間利用者 150 万人を想定し、総床面積は 14,700 m²である（うち国内線が約 10,000 m²）。総事業費は約 50 億円とかなり効率的に建設された。このように豪華な施設とせず安い建築単価で建設したのは、第一に投入できる資金が少なかったためである。その内訳は福岡県や北九州市など地元自治体や経済界からの出資が 35 億円、借入が 10 億円となっている。第二の理由として、高いテナント料は払わないとの航空会社の意向があり、テナント料の高騰に結びつく建築費を抑える必要があったためである。ただし、コンビニエンスストアを始め、物販店 7 店、飲食店 5 店と十分な規模となっている。さらに、展望デッキ（有料）には足湯の設備まである。

貨物ターミナルビルは、900 m²を J A L、700 m²をギャラクシーエアラインズが専有している。

2.6 空港島内にホテル建設

平成 20 年春開業予定のホテルが、空港島内に建設中である。ホテルは埋め立て地の利用目的になかったため、当初その建設は無理であった。その後、地方整備局との折衝の結果、建設が可能となった。なお、ホテルの運営が瀬戸内法の規制を満たすように建設されている。

3. 特徴②：24 時間運用

3.1 24 時間運用の状況

開港時から、早朝から深夜までの多頻度運航というスターフライヤーのビジネスモデルに対応するため、21 時間の運用であった。それが、平成 18 年 8 月から貨物航空会社、ギャラクシーエアラインズの就航（ただし実際の就航は約 2 ヶ月遅れの 10 月 31 日である）にあわせ 24 時間運用となった。

スターフライヤーの早朝・深夜便によって、福岡空港を利用した場合の東京日帰りの最大滞在時間が 11 時間 30 分であるのに対して、16 時間 35 分と約 1.5 倍に伸ばすことが可能となった。その他の周辺空港についても、山口宇部空港で同 9 時間 25 分、大分空港で 9 時間 5 分であるため、圧倒的な優位にある。実際、昼間時間帯の利用圏域が主に北九州市と下関市であるのに対して、早朝・深夜の利用圏域は福岡市や別府市、山口市まで広がっている。

ただし、スターフライヤーは早朝の羽田発便と深夜の羽田着便を下期から運休する。これは、早朝・深夜に羽田空港と自宅を結ぶ二次交通が未整備であったため、想定していた東京からの利用者にとって利用しづらい時間帯となり、利用率が低迷したためである。しかし早朝・深夜についても地元（九州）からの利用は好調で、早朝の羽田着便と深夜の羽田発便の利用率は高い。

ギャラクシーエアラインズの貨物専用便については、宅配便や通販の荷物でほぼ埋まっている状況である。また、貨物室下部を J A L とコードシェアしている。

3.2 夜間駐機のためのエプロン増設工事

現在、スターフライヤー3機、JALグループ（JALと日本トランスオーシャン航空）2機の合計5機が夜間駐機を行っている。さらに、ギャラクシーエアラインズの深夜便が就航したため、夜間の駐機スポットが不足している。そのため、5番および6番スポットの新設を行っている。

4. 利用促進策

4.1 国内線の誘致策

地元の旅行代理店と異なり、旧北九州空港はビジネス客中心で観光誘致の必要性がなかったため、東京など遠隔地の旅行代理店とは縁がなかった。現在は、東京事務所とも連携しながら代理店開拓を行っている。なお、インバウンドについては観光課と連携しながら、アウトバウンドについては空港企画室が担当している。

貨物便の誘致については、企業の物流に好影響を与えると考えており、物流拠点都市を目指している。ただし、現在のところギャラクシーエアラインズの貨物便は宅配用の荷物で満杯という状況のため、企業物流に関わるような状況ではない。

4.2 国際線の誘致策

国際線の誘致策は以下の4つである。①着陸料・停留料を1/2に減免。②北九州観光協会からの補助（宿泊につき1000円/人）。③着陸料相当額としてチャーター料に対する15万円の市からの補助。④ターミナルビル使用料の半額負担。

国際チャーター便は、主に台湾と韓国からである。

5. その他

5.1 空港アクセス

空港アクセスは、エアポートバスと乗用車が主である。乗用車での所要時間は小倉中心部まで30分、福岡中心部まで60分、大分県との境界まで60分である。空港島との連絡橋である新北九州空港連絡道路は、国からの補助金もあり通行料は無料となっている（事業費520億円、国の補助率50%で残りを福岡県と北九州市が折半）。エアポートバスの料金は、北九州市域内は上限が500円となるように差額に対する市からの補助が行われている。それとは別に、年間2億円の路線補助も行われている。タクシーへの補助金はない。

アクセスの問題点としては、エアポートバスが外からのビジネスマンなどにとってほぼ唯一のアクセスであるにもかかわらず、所要時間と便数の点で不便であると評価されている点あげられる。そのため改善策として、平成19年度から小倉までの直行バスを増発し、20分～30分間隔で運行する予定である。

5.2 空港駐車場の整備

空港駐車場は、大阪航空局が PFI 法に基づいて選定した広島 of 合人社計画研究所 (<http://www.gojin.co.jp>) が建設・運営を行っている。業者選考は地元企業なども含む複数の候補が競う形で行われ、最終的には料金設定が選定に大きく影響した。その結果、24 時間 390 円という低料金が実現している。駐車場の利用は好調で、需要が多いため拡張を行った程である。

5.3 JR との競争と路線休止

新北九州空港の開港に対抗する形で新幹線の増発が行われ、新幹線を利用した低価格のバック商品も販売されるようになった。このように新空港開港がもたらした JR と航空の競争によって、市民には輸送サービス向上という恩恵がもたらされた。ただし、航空便がない大阪へのバック商品については、価格は低下していない。また、JR の価格攻勢もあって、北九州にある工場を訪れるビジネス客を対象としていた名古屋線（県営名古屋空港）は平成 19 年 4 月から休止となる。

5.4 市長のリーダーシップ

新空港の開港には、市長のリーダーシップが大きかった。さらに、市長としては自由度が増す 3 種空港化も念頭にあったようである。

担当者からは、空港だけで考えると補助の少ない 3 種空港では収支は難しく、他の経済効果も考慮して総合的に考えないと財政的には負の面が大きい。しかし、3 種空港の方が地元の思い入れも強くなり、さらに促進策に力が入る可能性がある。

5.5 他空港との連携

地理的に離れた空港とは提携は可能であるが、佐賀などの近い空港との提携は難しい。実際、開港当初に山口宇部空港と提携した山口・北九州ツアーが企画されたが、販売は不調であった。北九州 IN 広島 OUT のツアーのほうが良く売れた。

貨物便に関しては、佐賀空港も距離的に遠く、直接の競合は少ない。

提供された資料

- 新しい北九州空港について（北九州市空港企画室）
- 空港に関わる収支明細
- 関連産業の経済波及効果について（委託先：日本総合研究所）
- 北九州エアターミナル株式会社 出資実績

F. 佐賀空港に関するヒアリング (2007 年 2 月 6 日実施)

佐賀県交通政策部 空港・交通課 千々岩 副課長

1. 概略

有明佐賀空港は、佐賀県を設置・管理者とする第 3 種空港であり、平成 10 年に開港した。空港周辺の半径約 3km の範囲は民家がなく、将来の拡張にも十分に対応可能な空港である（すでに滑走路の 2,500m 化の用地は確保済み）。また、欠航率が低いのも特徴である。騒音問題が比較的少ないため、さらなる運用時間の延長（24 時間化）は可能であるが、管制等を担う国の勤務体制の制約もあり、現在の運用時間となっている。国としては、需要があれば対応するとのことである。

同空港は、2,000m の滑走路 1 本を備えており、旅客便として、東京路線 3 往復 6 便、大阪路線 2 往復 4 便、夜間貨物便として、東京路線 1 往復 2 便、中部国際空港路線 1 往復 2 便、が就航している（平成 19 年 1 月現在）。開港当初は名古屋路線も就航していたが、搭乗率低迷のため平成 15 年 2 月から運休している。また、大阪便も利用率低迷のため、DHC-8 へ機種が小型化された。これにより搭乗率は上昇しているものの、小型機のため旅行代理店による団体客向けの提供座席が少なくなり、観光による利用が減少しているという側面もある。

アクセスは、主にエアポートバスと自家用車である。空港正面には、約 700 台を収容できる無料駐車場を完備している。佐賀県は車社会であるので、このメリットは大きい。

2. 特徴①：夜間貨物便

夜間貨物便は、東京路線（1 往復 2 便）、中部国際空港路線（1 往復 2 便）が就航している。東京路線の就航当初は乗客を乗せない旅客機の貨物室を利用する形で運航されていたが、平成 18 年 2 月より貨物専用機による運航となり、同時に中部路線が開設された。貨物専用機の就航により 1 便当たりの最大積載量が従来の約 3 倍の約 45 トンとなった。平成 18 年 8 月より国際貨物の取扱いも開始された（中部国際空港経由）。

夜間貨物便の貨物の取扱実績は、平成 17 年度は約 10,600 トン、平成 18 年度（1 月末まで）は約 18,620 トンの実績。貨物の種別としては、宅配貨物（宅急便（ヤマト運輸）、ゆうパック（日本郵政公社）等）の利用が多いと聞いている。ヤマト運輸は、夜間貨物便の利用開始に合わせて佐賀空港営業所を開設している。国際貨物については、フォワーダーに

対して、佐賀空港に直接運び込む貨物に限り、キロあたり 30 円の補助を実施している。

佐賀空港の貨物取扱量は、夜間貨物便の就航前は年間 700～800 トン程度であったのが、就航後は月間で 800 トン程度に増加した。さらに貨物専用機の就航にあたっては、第 1 貨物ターミナルビルのキャパシティ（年間 6,000 トン）を超えることが予想されたため、第 2 貨物ビルが建設された。

深夜貨物便のメリットとしては、①関東と九州の間で夕方集荷の翌日午前中配達が可能になった、②空港関連の収入（着陸料等）や雇用の増加、③空港の有効利用、などの点が挙げられる。ただし、物量全体での航空貨物の量が少ないこともあり、それだけで物流基地ができるまでには至っていない。

夜間貨物便のタリフは、ANA が 1.5 倍、ギャラクシーエアラインズが 1.3 倍と、昼間に比べて高く設定されている（ただし、実際の運賃は相対で決まると聞いている）。

3. 特徴②：国際チャーター便

国際チャーター便は、開港年は 58 便（7820 人）を記録したが、それ以降は開港効果がなくなったことや同時多発テロ、SARS の影響、修学旅行による利用の減少などにより、便数・旅客ともに著しく減少していった。

中国向けのチャーター便では、中国の航空会社が利用されることが多い。また、佐賀空港の滑走路は 2,000m のため、中国の航空会社は中国国内の規制強化により B767 を使えなくなったという話も聞いたことがある。

一方で、平成 18 年 1 月には台湾との間のプログラムチャーター便の誘致に成功し、平成 19 年 1 月末までの約 1 年間に 83 便が運航され、約 10,500 人の台湾からの旅行客に利用されている。（今後も継続される予定）

佐賀空港は国際線専用施設を有していないため、C I Q の検査場等は国際チャーター便が運航されるたびに臨時で設営する必要があるため、県において設営業務の委託料を国際チャーター便就航促進対策費として予算措置している。

4. 利用促進策

国土交通省航空旅客動態調査（平成 15 年度）を分析したところ、有明佐賀空港の半径 20km 圏域の住民の空港選択率は約 2 割弱、8 割強が福岡空港の利用であったことから、同年の佐賀空港利用者数が約 30 万人であることから逆算し、福岡空港に約 120 万人の需要が流れていると推計している。つまり潜在需要はあるが、十分にいかしきれていないということである。

佐賀空港が抱える課題としては、空港アクセスの充実が挙げられ、また、まだまだ県民に空港といえば福岡空港という意識が強いこともある。

これらのことも踏まえつつ、潜在需要を確実に取り込むために、県や有明佐賀空港活性化推進協議会においては、次のような利用促進策に取り組んでいる。

3 節で説明した国際チャーター便就航促進対策費の予算額は、6,419 千円である。また、

有明佐賀空港活性化推進協議会負担金を含む空港振興対策費は、124,047 千円である。

4.1 夜間駐機費補助金

佐賀空港発着のダイヤを改善するため、佐賀＝東京路線において佐賀空港に夜間駐機を実施する航空会社に対して経費の一部を補助しており、平成 18 年度当初予算（以下の金額も同様）では 26,000 千円を予算措置している。

4.2 大都市圏等観光客誘致促進等事業費補助（観光課事業）

佐賀空港発着便を利用した団体旅行を企画又は手配する国内旅行社に対する補助。佐賀県内での有償宿泊を含むものに限り助成している（1 人 3,000 円）。予算額は、97,344 千円である。

4.3 100 人チーム等による事業所訪問

県職員が年に 2～3 回、一人 3 カ所の事業所を訪問し空港利用促進のセールスを行っている。

4.4 有明佐賀空港活性化推進協議会の事業

平成 16 年に佐賀空港振興協議会と有明佐賀空港機能強化推進期成会が統合して誕生した。同協議会の主要事業は以下の通りである。

①有明佐賀空港ボーナスマイルキャンペーン

ANA に負担金を支払う形で、東京便と大阪便の多頻度利用者に対するインセンティブとして実施。

②空港乗合タクシー

空港⇄自宅（佐賀タクシー）、空港⇄嬉野温泉（温泉タクシー他）がある。後者については県から話しかけて実現したため、推進協議会から運行コストと収入の差額を補助。

③低額レンタカー

貸出料金を最初の 24 時間 1000 円（税込）に設定。貸出台数は、平成 16 年以降、3 台／1 日、6～7 台／1 日、10 台／1 日、という具合に推移。

5. その他

5.1 周辺空港との連携

120 万人（平成 17 年のヒアリング時点）の潜在利用者が福岡に流れているとの分析結果（国の動態調査による）。福岡空港に対する貨物における優位な点として、騒音問題が比較的少なく深夜も使用可能なことが挙げられる。また、貨物にも力を入れている新北九州空港との比較では、佐賀空港の方が先んじて夜間貨物便に取組んだという先行優位性と併せて、九州の中心、さらには九州の物流の要衝である鳥栖に近いという地理的な優位性があると考

えている。

5.2 県営に対する考え方

現状では、消防車やテロ対策などの安全対策にコストがかかるが、それは誰が管理しても同じである。

自治体が単独で空港を運営するには、電気系職員などの専門職（ノウハウを持った人材）を育成するコストがより必要になり、また、職員の人事異動を回しにくいという面がある。この点については、もし国が管理するのであれば空港間で人材をやりくりできることから、国管理の方が好ましい面もあると思う。

5.3 空港の収支等

佐賀空港は県の一般会計に属しており、平成 18 年度当初における空港関連の予算は、歳入は 1 億 4,700 万円、歳出は 3 億 2,500 万円が計上されている。開港から平成 15 年度までは年々歳入が減少しているが、これは名古屋路線の廃止と、機材の小型化の影響である。平成 16 年度からは ANA の夜間貨物便が就航したため歳入が増加に転じている。また、歳出についても、他空港の例を参考にコスト削減に取り組み、年々減少させている。平成 17 年度については貨物便による深夜運用のためコストが増加したが、平成 18 年度予算では 16 年度に比べてさらに削減している。

職員構成は、所長（1 名）、県職員（12 名）、嘱託（6 名）であるが、これらの人件費については、上記の収支には入っていない。また、その総額も不明である。

①着陸料の減免措置

開港当初は国内便の着陸料（チャーターを含む）は国の基準額の 1/2 に設定。国管理の 2 種空港で 2/3 への減免が行われた平成 11 年からは、さらに 1/3 へと減免を拡大した。ただし、国際チャーター便は無料（来年度から着陸料を徴収するよう調整中）。着陸料の無料化については、プログラム・チャーターではインセンティブとして機能しているが、単発の場合には佐賀を利用するかはエージェントの意向が大きく左右することが多いため、効果については検証が必要である。

②非航空系収入

非航空系収入は土地使用料で、大阪航空局とターミナルビル会社、佐賀航空の 3 者からである。開港当初はターミナルのレストランは直営で黒字であったが、開港効果がなくなり赤字となったため平成 17 年より直営化をやめテナントにより営業している。その結果、収支は改善しており、今期は黒字化を予想している。

③駐車場

県営なので無料。

5.4 佐賀ターミナルビル株式会社

佐賀県が約 5 億 4,700 万円（43.17%）を出資し、地元市町村とあわせて 52.3%の持

ち分となっている。残りを航空会社（10.3%）や地元経済界（37.5%）が出資している。

提 供 さ れ た 資 料

- 有明佐賀空港（空港の概要を示したもの）
- 有明佐賀空港の利用促進に係る予算
- 有明佐賀空港の歳入歳出額について
- 有明佐賀空港の需要予測値と実績値
- 有明佐賀空港平面図
- 会社概要（佐賀ターミナルビル株式会社）
- 有明佐賀空港平面図

＜以下、リーフレット＞

- 空港乗合タクシー
- 有明佐賀空港時刻表
- 有明佐賀空港レンタカーキャンペーン
- 空港乗合タクシー
- 有明佐賀空港 乗って得するキャンペーン
- 有明佐賀空港（空港の概要を示したもの）

G. 鹿児島空港に関するヒアリング (2006 年 12 月 7 日実施)

要 約

- 1) 県の空港関連予算では、県内離島路線への運航補助が最大である。
- 2) 県の鹿児島空港利用促進策は、国際線ツアーへの助成（H18 年 2,500 万円）が中心。しかし、観光連盟の人の意見では県は国際線の誘致に消極的で十分な支援策を行っていない。
- 3) 現在国が管理する鹿児島空港を、県が引き受けることには消極的である。それは現状で県民に十分利益をもたらしている公共施設が、国の財源で運営されているためである。また、国が管理する方が十分な予算を確保できるとも考えている。
- 4) 鹿児島空港の駐車場（年 2 億円の収入）は県有で、霧島市を指定管理者として 5,000 万円で委託している。
- 5) 県はスカイマークの撤退は利用者数・料金の両面であまり影響は出ていないと考えている。しかし観光連盟は、スカイマーク社は旅行社へのツアー料金や条件が旅行社に有利であったため、その撤退の影響は大きいと考えている。
- 6) 県としては九州新幹線との競合は避けられないと考えているが、利用者の選択に任せている。

ヒ ア リ ン グ 内 容

鹿児島県庁でヒアリング（企画部交通政策課 福永課長補佐、柿内係長）

1. 概略

全国 6 位の東京線、大阪線の順に旅客数が多い。鹿児島空港の利用客数は 571 万人で、平成 14 年がピーク。空港の旅客数（全国 9 位）は順調に伸びている。ただ、H16 年に九州新幹線が部分開業し、福岡線の利用者が流出したなどの影響により減ってきている。

鹿児島空港は、もともと（市街地に近い）現在の県庁舎周辺にあった。現鹿児島空港の土地を県が先行取得し、旧鹿児島空港の土地と等価交換して国が（2500m）滑走路などを建設し現在の場所に（1972 年に）移転した。

2. 特徴①：離島路線

空港関連の予算の中で、離島路線の運航補助が金額では最大。

- ① JAC の航空機購入を補助（国が 45%、県が 25%）。
- ② 赤字路線の補助：経常損失の 9 割を上限に、プロペラやエンジンなどの物件費を補助（国と県が 1/2 ずつ）。
- ③ 航空会社による離島住民を対象とした離島航空割引（約 2 割引）の原資：着陸料の減免（平成 8 年～）。
→長崎、沖縄でも同様の取り組み。

3. 特徴②：スカイマークの参入と撤退

スカイマークは県経済界が出資（現在地元企業の出資がどうなっているかは不明）などの条件で誘致したもので、県は誘致していない。スカイマークが参入時に獲得した羽田空港の発着枠は鹿児島線のためのものと考えていたが、新規航空会社枠であったためスカイマークの自由になった。

スカイマーク撤退後も旅客数は減っておらず（JAL、ANA が機材を大型化した）、スカイマークの旅客数（年 40 万人）分が、結局この一連の参入・撤退によって増加したと考えている。

就航期間に対する契約は存在せず、カウンター撤退に関してのみ、契約違反で訴訟中。料金の分析は難しいが、あまり変化していないと考えている。

4. 利用促進策

4.1 国際交流促進ツアー助成

H18 年に 2,500 万円（下の②を含む）で、年々減少している。

→ソウル線については、冬季（11 月～3 月）には日本人よりも韓国人の利用が多い。特に 12 月～2 月は日本人の 2～4 倍と急増する。これはゴルフと温泉が目的で、冬には韓国国内でのゴルフが難しくなるためである。

→上海線は利用者のほとんどが日本人である。中国人団体観光ビザ解禁の影響はなく、あまり増えていない。中国人観光客は買い物に興味があり（空港の免税店でも洋酒は高いほうから売れる）、東京や大阪が訪日先の中心となっている。鹿児島にはあまり興味を示していない。日本人の海外旅行は SARS などによる変動が激しい。今年度は回復してきており、搭乗率も高くなってきている。

→「地元マスコミによるソウル線・上海線取材支援事業」は、地元企業等が拠出した資金で鹿児島空港国際化促進協議会が行っている（H18 年で 131 万円）。地元新聞、テレビ局が利用し、その取材した番組を放送、または掲載している。

4.2 海外ビジネスツアー助成

H18 年度に創設されたもので、海外渡航し商談等を行うものに対して一人 1 万円を限度に助成している。ただし、新規の取引先開拓等のみが対象で、無制限ではない。

5. その他

5.1 空港の管理費

鹿児島空港を県が引き受けると、国と違い管理費や修繕費の確保が難しくなる可能性がある。県はどうしても民生などの方が政策の優先順位が高いため。新規投資ならばまだ予算が確保できる。国の管理だと管理費なども潤沢だから、このまま国が管理してくれる方がいい。（国の財源で県に利益をもたらす公共施設が運営されているのだからその方がいいという意味と思われる。

現在でも鹿児島空港事務所には、空の日のイベントを主催（他の 2 種空港では地元が行っていることが多い）してもらったりと、十分にやってもらっていると感じている。

（指定管理などの利用についての質問に対して）現在でも 7 つの離島空港の管理費は非常に低コストである。空港所在地の市町村が管理している。空港は地元に必要な施設であるので、地元の協力を得て低コストで運営している。奄美と種子島にのみ航空管制運航情報官が配置されている。なお離島空港の整備・維持管理は土木部港湾空港課の業務（ヒアリング先は企画部交通政策課で、空港関係が複数の部署に分かれている）になる。

国からの国有資産等所在市町村交付金は、霧島市に対して交付されている。

5.2 ターミナル・駐車場

駐車場は県有地で、霧島市を指定管理者としており、2 億円の収入に対して 5,000 万円の委託費を支払っている。料金なども条例で決めており指定管理者が自由にできるわけではない。

鹿児島空港ビルディング(株)には県も 2 割出資しているが、経営としては完全に民間企業であると思う（だから十分に効率的という意味と思われる）。ターミナルビルは、公共性の高い施設であるので、県として経営に関与しておきたいと考えている。

無利子のふるさと融資 10 億円を県が鹿児島空港ビルディング(株)に行い、その資金で H6 年にターミナルを（800 万人に対応できるよう）拡張した。

5.3 他の交通との競合

九州新幹線が全線開通する将来においては競合すると思われる。福岡線は別として今は大丈夫。県としては新幹線と航空のどちらかに力を入れるとか棲み分けをするとかの考えはない。両方準備しておいて、利用者が決めればよいと考えている。

（他空港との競争についての質問に対して）国内線に関しては競争という意識・発想はない。国際線についてはその意識はあるが、具体的に何か手を打っている（いこうとしている）わけではない。ただし、台湾の旅行会社に 200 万円を助成して、宮崎に来た観光客に鹿児島で 1 泊してもらおう取り組みは実施している。

提 供 さ れ た 資 料

- 鹿児島空港利用状況
 - 鹿児島県の離島航空路線支援方策
 - 国際線の利用状況等
 - 平成 18 年度におけるソウル線・上海線の主な利用促進策
 - （主要プロジェクト）かごしま空港都市の建設
 - 平成 16 年度の空港使用料及び空港管理業務費用
 - 鹿児島空港ビルディング株式会社の概要
 - 鹿児島空港国際化促進協議会予算の概要
-
- 鹿児島空港の概要（国土交通省大阪航空局 鹿児島空港事務所 発行）
 - AIRPORTS IN KAGOSHIMA（鹿児島県土木部港湾空港課 発行）